

SEGURIDAD VIAL LABORAL: UNA INVERSIÓN RENTABLE

Mayo de 2014



FUNDACIÓN MAPFRE

Acerca de PRAISE

El uso de las carreteras es una parte indispensable de nuestra vida laboral. Sin embargo, se trata de una actividad que genera un número increíblemente elevado de lesiones y fallecimientos. El proyecto PRAISE (Prevención de accidentes y lesiones de tráfico y mejora de la seguridad de los trabajadores) del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (European Transport Safety Council, ETSC) aborda estos aspectos de seguridad en el ámbito de la conducción durante el trabajo y conducción hacia el trabajo. Pretende promover las mejores prácticas con el fin de ayudar a los empleadores a asegurar unos altos niveles de seguridad para sus empleados.

El proyecto está coordinado por la Secretaría de ETSC con el respaldo de la FUNDACIÓN MAPFRE, el Consejo alemán de seguridad vial (DVR), el Instituto Belga de Seguridad Vial (IBSR-BIVV) y la Fundación Dräger.



Dräger Foundation



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

FUNDACIÓN MAPFRE

Expertos contribuyentes

ETSC agradece encarecidamente las valiosas contribuciones de los siguientes expertos en la preparación de este informe:

Nicola Christie, University College London

Jean-Francois Gaillet, Instituto Belga de Seguridad Vial (IBSR-BIVV)

Jacqueline Lacroix, Consejo alemán de seguridad vial (DVR)

Jesús Monclús, FUNDACIÓN MAPFRE

Will Murray, Interactive Driving Systems

Andrew Price, Zurich Insurance Group

Ken Shaw, Shaw Safety Associates

Deirdre Sinnott, Autoridad de salud y seguridad de Irlanda

Para obtener más información

Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte
20 Avenue des Celtes
B-1040 Bruselas
Tel: +32 2 230 4106
information@etsc.eu
www.etsc.eu/praise

Los contenidos de esta publicación son responsabilidad única de ETSC y no representan necesariamente los puntos de vista de los patrocinadores o las organizaciones a las que pertenecen los expertos de PRAISE.

© 2014 Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte

SEGURIDAD VIAL LABORAL: UNA INVERSIÓN RENTABLE

Autores

Luana Bidasca
Ellen Townsend

Mayo de 2014



CONTENIDOS

Resumen del informe	5
1. Introducción	6
1.1 Ámbito del problema	6
1.2 ¿Tiene mi organización que gestionar la seguridad vial?	8
1.3 Ahorro de dinero y protección de su organización: descripción del caso empresarial	9
1.4 Cumplimiento de las leyes	9
2. Rentabilidad empresarial de gestión de riesgos laborales viales (WRRRRM, siglas en inglés)	11
2.1 Ventajas financieras	11
2.2 Ventajas administrativas	15
2.3 Ventajas no financieras	15
2.4 Ventaja competitiva	16
2.5 Seguridad vial y Responsabilidad social corporativa (CSR)	17
3. Modelos de gestión de riesgos laborales viales (WRRRRM)	19
3.1 La norma internacional ISO "Sistemas de gestión de la seguridad vial"	19
3.2 La Matriz de Haddon	20
4. Cómo ayuda la gestión de riesgos a la rentabilidad empresarial	23
4.1 Gestión de los directores	23
4.2 La importancia de la evaluación de los riesgos	23
4.3 Reducción de los riesgos viales: evitar desplazamientos y elegir los modos más seguros	24
4.4 Planificación de los desplazamientos	25
4.5 Control de la velocidad	26
4.6 Control del cansancio	27
4.7 Gestión del vehículo	28
5. Supervisión y evaluación	30
6. Intercambio de información entre organizaciones	33
ANEXO	35
ANEXO 1	35
ANEXO 2	37
ANEXO 3	38
Bibliografía	40

RESUMEN DEL INFORME

Este informe proporciona una visión general empresarial para los empleadores que deseen invertir en un programa de Gestión de riesgos laborales viales (en inglés, Work-Related Road Risk Management, WRRRM). Expone cómo las ventajas financieras y de otras naturalezas de un programa como este podrían compensar los costes de la puesta en práctica. También se detalla el resto de ventajas como, por ejemplo, el incremento de la eficiencia en la gestión y la administración de las organizaciones.

La implicación en una colisión de consecuencias fatales o graves puede tener un efecto significativo en su organización.

En este informe se muestra cómo, mediante la inversión en la Seguridad laboral vial (en inglés, Work-Related Road Safety, WRRS), los empleadores pueden obtener a su vez una ventaja competitiva así como cumplir con todas sus obligaciones legales. El informe analiza una lista de costes posibles y la importancia de la introducción de medidas para reducirlos.

Explora los recursos de financiación entre los que se incluye la financiación de riesgos en cooperación con aseguradoras. También cita algunos ejemplos en los que se pueden obtener ventajas financieras mediante la implementación de medidas, como la gestión de los desplazamientos y el mantenimiento del vehículo.

La supervisión y evaluación son elementos importantes para proporcionar información tanto internamente como externamente para actualizar de forma continua el programa de WRRRM y el caso empresarial. Se exploran además los vínculos entre la seguridad laboral vial y la Responsabilidad social corporativa (CSR).

Se detallan las ventajas del intercambio de buenas prácticas dentro del contexto de los foros europeos y nacionales de WRRS, y se aportan ideas sobre dónde obtener información y respaldo.

Finalmente, se incluye una lista de puntos de verificación que refleja las recomendaciones incluidas en las diferentes secciones del presente informe, para ayudar a los empleadores a implementar el programa paso a paso.

SECCIÓN I

INTRODUCCIÓN

Este informe está estructurado en primer lugar para ayudar a las organizaciones a comprender su exposición a los riesgos laborales viales y, en segundo lugar, para elaborar un caso empresarial que sea gestionado como parte de un programa de Gestión de riesgos laborales viales (WRRRM). Su objetivo es brindar un enfoque paso a paso para pequeñas y grandes empresas¹, organismos públicos y organizaciones sin ánimo de lucro.

El informe comienza detallando los motivos por los cuales las organizaciones deberían abordar el tema de la seguridad vial y ofrece ideas sobre cómo empezar. Continúa ofreciendo directrices para evaluar el nivel de exposición y analiza cómo pueden ayudar los programas de WRRRM. También examina las ventajas empresariales desde los puntos de vista financiero, legal, organizativo, administrativo, no financiero e individual.

El informe es relevante para una amplia abanico de funciones empresariales, entre las que se encuentran los directores ejecutivos, responsables de salud y seguridad, operadores de flotas y gestores de recursos humanos y transporte. En pocas palabras, el informe está destinado a cualquier persona a cargo de empleados que utilicen las carreteras para trabajar, o una flota de vehículos, independientemente del número de personas en la organización que hagan uso de la carretera e independientemente de quién sea el propietario de los vehículos que utilizan.

En el caso de los gestores de flotas, responsables de salud y seguridad ocupacional y gestores de recursos humanos, el informe brinda un marco de trabajo para la inversión en seguridad laboral vial (WRRS). Los directores financieros y los altos directivos podrán entender mejor los beneficios financieros que se pueden obtener, así como las cuestiones legales implicadas.

Las personas encargadas de promulgar leyes en el ámbito tanto de la Unión Europea como nacional también hallarán recomendaciones legales y asesoramiento sobre cómo mejorar las adquisiciones públicas.

1.1 Ámbito del problema

El uso de las carreteras para los negocios es la principal causa de los fallecimientos y lesiones relacionados con el trabajo.

El uso de las carreteras para los negocios es la principal causa de fallecimientos y lesiones en el trabajo², por lo que es evidentemente un problema social grave. Pero la Seguridad laboral vial (WRRS) debería ser una prioridad para las organizaciones también por motivos legales, sociales, financieros, de reputación y eficiencia.

Desde una perspectiva reputacional y empresarial, estar implicado en una colisión con consecuencias fatales o graves puede tener un efecto importante en las organizaciones y en sus directivos. Huelga decir que las consecuencias para la persona que conduce el vehículo en ese momento y para su familia pueden ser catastróficas.

Las mejoras en WRRS afectarán a la seguridad vial de toda Europa. En 2012, 28.000 personas perdieron la vida en las carreteras europeas³, de las cuales un alto porcentaje estaba relacionado con los traslados o desplazamientos laborales *in itinere*.

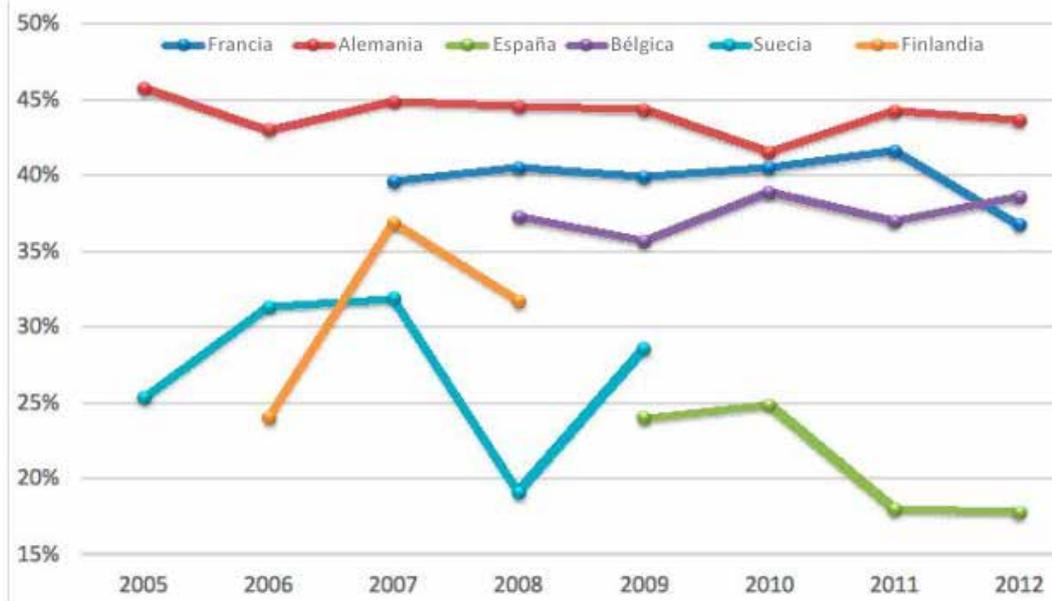
¹ Recomendación de la Comisión del 6 de mayo de 2003 concerniente a la definición de micro, pequeña y mediana empresa

² SafetyNet 2009, Seguridad laboral vial

³ ETSC, 2013, 7º Informe anual del índice de rendimiento de seguridad vial, "Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target?"

Los datos obtenidos del Reino Unido muestran que los viajes de negocios constituyen aproximadamente el 30% de todos los viajes, ascendiendo al 50% si se incluyen los desplazamientos laborales *in itinere*⁴. Los datos del estudio sobre viajes realizado por el Ministerio de transporte del Reino Unido muestran que las personas que conducen en el trabajo tienen un 40% más de probabilidades que otros conductores de verse implicados en una colisión, y protagonizan hasta una de cada tres colisiones producidas en las carreteras del Reino Unido⁵. Este tipo de colisiones también representa el 39% de los fallecimientos relacionados con el trabajo dentro de la Unión Europea⁶, y constituye la principal causa de muerte no médica y de lesiones graves en todo el mundo⁷.

Fig. 1: Fallecimientos en desplazamientos *in itinere* como porcentaje del total de los fallecimientos relacionados con el trabajo.



Tal y como indica el gráfico anterior⁸, los desplazamientos laborales *in itinere* suponen un poco más del 20% de los fallecimientos relacionados con el trabajo en España y alcanzan el 45% en Alemania. Una limitación que impide realizar comparativas útiles es que los datos de los desplazamientos (recopilación y definición) varían según el país. No obstante, la evolución de las tendencias en cada país es más sólida y las muertes por desplazamientos laborales *in itinere* (aunque en descenso generalizado) siguen suponiendo un gran porcentaje del total de fallecimientos en el lugar de trabajo⁹. En Francia, los datos de Eurogip¹⁰ revelan que el 47% de los fallecimientos relacionados con el trabajo tuvieron lugar en las carreteras, lo que pone de manifiesto el riesgo en aumento al que se enfrentan los trabajadores cuando usan las carreteras para trabajar. Asimismo, la tabla siguiente muestra que entre 2008 y 2012, a pesar de existir una tendencia de incidentes menos graves que tienen como resultado días de baja laboral, no existe una tendencia clara hacia la disminución de los fallecimientos. Además, en Francia el número total de días de baja laboral remunerada a consecuencia de lesiones relacionadas con las carreteras en el periodo 2008-2012 ascendió a una media de 5.309.000 días (o 14.550 años) por año.

⁴ Murray, W. (2011), The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”

⁵ Ministerio de transporte del Reino Unido, 2013, Reported Road Casualties Great Britain 2012

⁶ Comisión Europea, 2005, Causes and circumstances of accidents at work in the EU

⁷ Murray, W., et al, 2009, Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of occupational road safety worldwide.

⁸ En el Anexo 3 se muestran más detalladamente los datos totales y las fuentes.

⁹ Estos son fallecimientos ocurridos durante desplazamientos laborales *in itinere* en todos los medios de transporte (normalmente en carreteras, pero no en todos los casos).

¹⁰ Eurogip, 2013, Statistical review of occupational injuries France

Fig. 2: Cuota de incidentes que generaron días de baja laboral y fallecimientos ocurridos en las carreteras de Francia.

	Total de incidentes que generaron días de baja laboral	% de incidentes ocurridos en la carretera	Total de incidentes que terminaron en fallecimiento	Total de incidentes que terminaron en fallecimiento
2008	703.976	11,2%	956	48,6%
2009	651.453	11,9%	894	44,5%
2010	658.847	11,8%	888	45,5%
2011	669.914	11,5%	945	49,3%
2012	640.891	11,6%	881	43,8%

Esto significa que, para los empleadores en organizaciones de todo tipo, el uso de las carreteras para trabajar o ir a trabajar es probablemente la actividad más arriesgada a la que se exponen sus empleados. Estos son riesgos que deben entenderse y gestionarse en consecuencia. La seguridad vial en el entorno laboral puede también tener importantes implicaciones legales, empresariales y financieras para las empresas. Asumiendo que las organizaciones cuentan con personal que realizan desplazamientos laborales *in itinere* o desplazamientos por motivos de trabajo, alcanzar unos estándares mínimos de cumplimiento legal es un motivo vital para centrarse en la WRRS. Eso significa que la WRRS es una cuestión importante para los profesionales del ámbito de la salud y seguridad ocupacional, a pesar de que a menudo se percibe como un factor externo a su área de influencia¹¹.

1.2 ¿Tiene mi organización que gestionar la seguridad vial?

La primera pregunta que debe formularse un empleador es: ¿tiene mi organización que gestionar la seguridad vial? En la ilustración siguiente se destacan las preguntas clave que se deben responder y son importantes para todas las organizaciones, ya sean grandes o pequeñas. Si la respuesta es afirmativa para cualquiera de las preguntas formuladas arriba, la dirección

- ¿Utilizamos vehículos para trabajar?
- ¿Conducen nuestros empleados por motivos de trabajo?
- ¿Conducen nuestros empleados u otras personas en nuestras instalaciones?
- ¿Suminstramos a los empleados vehículos personales?
- ¿Utilizamos ciclomotores, motocicletas o bicicletas?
- ¿Empleamos o contratamos servicios de transporte?

ejecutiva es responsable de garantizar que existan unos sistemas y controles adecuados y que funcionen de forma eficaz.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Realizar una evaluación preliminar para ver por qué y cómo la organización debería gestionar la WRRS
- Evaluar los tipos y el grado de exposición que tiene la organización, incluyendo:
 - ¿Cuántos conductores de camión o contratistas de transporte llevan productos?
 - ¿Cuántos conductores de furgoneta?
 - ¿Cuántos conductores con coche de empresa realizan desplazamientos laborales *in itinere* y/o por motivos de trabajo?
 - ¿Cuántas personas conducen su propio vehículo para desempeñar su trabajo?
 - ¿Cuántos motociclistas y ciclistas?

¹¹ La Directiva Marco 89/391 CEE no se aplica a las organizaciones que requieren que sus empleados utilicen las carreteras.

1.3 Ahorro de dinero y protección de su organización: descripción del caso empresarial



El caso empresarial para seguridad vial está centrado en la prevención de daños en personas y en la protección de la propiedad y el medio ambiente. Supone gestionar la seguridad vial de una forma proactiva por motivos financieros, morales y legales con el objetivo de supervisar a los conductores, desplazamientos y vehículos.

Cualquier esquema de WRRRM debería comenzar analizando el caso empresarial para fomentar una reducción sostenible del número de personas víctimas de daños, infracciones de tráfico y activos dañados. Gracias a este esquema, los propietarios de negocios y empleadores pueden tener la confianza de que es menos probable que se produzcan acontecimientos inesperados.

Existen argumentos económicos convincentes para preparar y poner en práctica un programa de WRRRM. Históricamente, las organizaciones solían centrar la atención únicamente en la seguridad de las flotas como respuesta reactiva a la implicación en una costosa colisión o fallecimiento. Este informe aboga firmemente por la adopción de un enfoque más proactivo para la seguridad laboral vial, dado que aportará beneficios en otras áreas tales como la calidad, atención al cliente, eficiencia y programas medioambientales, además de "obtener resultados por primera vez"¹².

Por ejemplo, existen vínculos entre la seguridad vial y el uso de activos y combustible, gracias a una mejor planificación y programación del viaje y a la ayuda de técnicas de conducción defensiva. Este enfoque puede traducirse en una mayor eficiencia del combustible¹³, así como en una reducción del tiempo de inactividad como resultado de una mejor asignación y programación del trabajo¹⁴. Otros efectos positivos relacionados podrían ser: un desgaste y deterioro menor de los vehículos¹⁵ y, consecuentemente, unos valores residuales más elevados. Además, un elemento que con frecuencia se pasa por alto es que, en el caso de que una colisión cause la pérdida de pedidos, la reputación de un empleador puede tener efectos negativos que van más allá del día o la semana de negocio perdidos. Tales ventajas unidas a la eficacia son relevantes para organizaciones de todos los tipos y tamaños.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Considerar las ventajas de un enfoque proactivo para la gestión de los riesgos viales y las flotas en comparación con un enfoque reactivo;
- Considerar la seguridad vial como un medio para otras mejoras en el negocio;
- Evaluar el potencial que presenta la gestión de la seguridad vial como un medio para mejorar el bienestar general del personal;
- Evaluar el retorno de la inversión del que puede beneficiarse su negocio, es decir, reducción de los tiempos de inactividad, costes administrativos, mantenimiento, reparaciones y consumo de combustible, entre otros.

1.4 Cumplimiento de las leyes

El cumplimiento de las leyes relativas a deber de diligencia, Salud y seguridad ocupacional (OSH) y seguridad vial son requisitos legales en todos los Estados Miembros de la UE.

La Directiva Marco 89/391/CEE sobre salud y seguridad de los trabajadores de la UE¹⁶ obliga a todos los empleadores de Europa a realizar una evaluación de los riesgos conforme a los principios de prevención. En dicha evaluación deberían incluirse los desplazamientos laborales de los trabajadores. Algunos Estados Miembros tienen una legislación complementaria en la que se detallan las obligaciones de los empleadores para eliminar los riesgos relacionados con los desplazamientos laborales. Algunos han desarrollado también directrices específicas sobre la aplicación de la Directiva Marco en la WRRS.

¹² Murray, W. CARRS-Q, 2002, Evaluating and improving Fleet safety in Australia.

¹³ Véase el Informe temático PRAISE nº 8 sobre Velocidad que incluye la sección sobre la eco-conducción.

¹⁴ Véase el Informe temático PRAISE nº 8 sobre Velocidad y el Informe temático PRAISE nº 7 sobre Cansancio, sección de Planificación del viaje.

¹⁵ Véase la sección del presente informe sobre la adquisición y el mantenimiento de vehículos.

¹⁶ Directiva del Consejo 89/391/CEE del 12 de junio de 1989 sobre la introducción de medidas para fomentar las mejoras en la seguridad y salud de los trabajadores en el entorno laboral.

En el Reino Unido, la legislación sobre salud y seguridad en el trabajo incluye el requisito de garantizar la salud y seguridad de todos los empleados en su puesto de trabajo y de no poner a otros individuos en riesgo por medio de actividades de conducción relacionadas con el trabajo¹⁷. En el año 2014, el Ministerio de transporte y el Gabinete ejecutivo de salud y seguridad del Reino Unido emitieron un documento guía sobre "Conducción en el trabajo: Gestión de la seguridad laboral vial"¹⁸. Este documento es una versión actualizada de la guía de 2003 que se reconoció como el estándar mínimo de referencia en su campo. La guía deja claro que el vehículo está clasificado como parte del lugar de trabajo y sujeto a las regulaciones de salud y seguridad, y que las organizaciones deben realizar evaluaciones de riesgos de los conductores, vehículos y desplazamientos laborales.

La Autoridad sueca de entorno laboral ha proporcionado un documento guía¹⁹ para empleadores acerca de la seguridad vial ocupacional que incluye la importancia de la Directiva 89/391 de la CEE sobre salud y seguridad. También incluye asesoramiento sobre cómo desarrollar unas políticas de seguridad vial que aborden la evaluación de los riesgos. Estas directrices nacionales están enmarcadas dentro de la Directiva 89/391 de la CEE, y reconoce al vehículo como parte del lugar de trabajo. Los pasos para la evaluación de riesgos, así como las definiciones de la conducción por motivos de trabajo y los desplazamientos laborales *in itinere* quedan claramente definidos, junto con las directrices sobre cómo reducir las colisiones en el trabajo. El 1 de febrero de 2009 Suecia introdujo una serie de reglas obligatorias para las autoridades gubernamentales concernientes a los requisitos de seguridad en materia de medioambiente y tráfico en la adquisición de vehículos²⁰.

Aparte de los requisitos de Salud y seguridad ocupacional (OSH), las regulaciones de transporte son también importantes. Por ejemplo, en todos los Estados Miembros, los vehículos pesados están sometidos a unas regulaciones exhaustivas en lo que concierne a los límites de horas de conducción de los conductores, los certificados de competencia profesional (CPC) y tacógrafos. Como mínimo, las organizaciones tienen el deber de diligencia de asegurarse de que sus empleados comprendan estas regulaciones y tengan la intención de cumplirlas²¹.

Como algunos de los mayores compradores y operadores de vehículos, las agencias y organizaciones gubernamentales deberían seguir estas directrices para garantizar su liderazgo sirviendo de ejemplo y haciendo el mejor uso del dinero público.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Comprender que el vehículo es parte del lugar de trabajo y está sujeto a las leyes de salud y seguridad ocupacional, lo que significa que los profesionales de dicho campo miembros de la organización deberían comprometerse con la seguridad vial;
- Utilizar la Directiva 89/391 como un marco legal imperante para revisar los riesgos de seguridad vial a los que se enfrenta la organización;
- Revisar los documentos guía específicos de cada país para comprender y comprobar el cumplimiento de los requisitos locales.

¹⁷ La ley "Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act" de 2007 adoptada recientemente en el Reino Unido introduce una opción nueva e importante para determinados fallos de gestión graves que resulten en fallecimientos.

¹⁸ Gabinete ejecutivo de salud y seguridad, 2014, *Driving at Work: Managing work-related road safety*.

¹⁹ Autoridad sueca del entorno laboral, *Road safety – a work-environment issue*.

²⁰ Véase el Informe temático PRAISE nº 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral

²¹ Véase también: Pratt, S. *The Role of Institutional Structures, Interest Groups, and Framing in Explaining Occupational Road Safety Policy in the European Union and Member States: An Application of the Advocacy Coalition Framework and Multi-level Governance*. West Virginia University, 2011.

SECCIÓN II

RENTABILIDAD EMPRESARIAL DE LA GESTIÓN DE RIESGOS LABORALES VIALES

2.1 Ventajas financieras

Reducción de costes

La gestión de la seguridad vial brinda una oportunidad de reducir los costes de varias maneras:

- Reducción de los costes operacionales como el consumo de combustible y el mantenimiento de los vehículos gracias a unos mejores estándares de conducción;
- Reducción de los días de trabajo perdidos debido a lesiones;
- Reducción del riesgo de padecer enfermedades relacionadas con el trabajo;
- Menos estrés y más confianza/satisfacción en el trabajo;
- Menos investigación y papeleo necesarios;
- Menos tiempo perdido para reprogramar el trabajo;
- Menos vehículos fuera de la carretera que reparar;
- Menos pedidos y oportunidades de negocio perdidos, menor riesgo de perder los fondos de comercio de los clientes;
- Menos probabilidad de que a empleados clave se les retire el permiso de conducir²².

El primer paso en la cuantificación de las pérdidas por colisión de las organizaciones es analizar cuánto cuesta un accidente al empleador. Para ello, se deben contabilizar los gastos aproximados de reparación de la última colisión del vehículo (si la hubiera) o analizar las facturas de reparación anuales²³. Otros costes asociados cubiertos por los empleadores son las prestaciones sanitarias (seguro médico o seguro de discapacidad, bajas por enfermedad, seguro de vida e indemnizaciones médicas) o las primas en las nóminas por desempeñar actividades de riesgo (si las hubiera). En muchas de las colisiones están implicados terceros, por lo que también se deberían considerar los gastos de terceros y las recuperaciones potenciales, ya que pueden tener también implicaciones financieras en un negocio y superar en mucho los costes previstos. Dichos gastos incluyen los daños a vehículos de terceros, daños personales, daños a la propiedad, las indemnizaciones por lesiones personales o molestias, sanciones legales o multas. Otros tipos de costes podrían deberse a las actividades de reenvío de pedidos, penalizaciones por entregas retrasadas, intervención de atención al cliente, ventas perdidas, materiales dañados/perdidos, daños a la propiedad propia, tiempo de investigación, tiempo de gestión y administración y, por último pero no menos importante, la cuestión de los daños a la imagen, reputación y relaciones públicas. Dos de los mejores documentos sobre los costes de seguridad han sido elaborados por el Gabinete ejecutivo de salud y seguridad del Reino Unido ²⁴ y la Administración nacional de seguridad vial en las carreteras²⁵ de los Estados Unidos. También hay disponibles varias calculadoras de costes²⁶.

²² Administración nacional de seguridad vial en las carreteras, "What do traffic crashes cost?"

²³ ibídem

²⁴ HSE (1993) The costs of accidents at work, Health and Safety Executive Publications, Sheffield.

²⁵ ibídem

²⁶ Como la de www.zurichfleetintelligence.com

Se recomienda a las organizaciones centrarse en comprender y cuantificar los costes ocultos de las colisiones, ya que esto puede ayudarles a fundamentar los argumentos financieros en la búsqueda de una "cultura libre de colisiones". Normalmente esto supone:

- Entendimiento profundo de los riesgos automovilísticos a los que se enfrenta la organización;
- Compromiso de la dirección con la importancia de los asuntos de seguridad vial;
- Estrategia de gestión de riesgos proactiva en lugar de actuar únicamente después de que se produzca un suceso grave;
- Investigaciones y análisis detallados sobre colisiones;
- Evaluaciones mejoradas de los riesgos de desplazamientos, vehículos, gestión, conductores e instalaciones enmarcadas en el enfoque centrado en Salud y seguridad ocupacional de la Directiva 89/391 mediante programas de gestión de seguridad vial como la Matriz de Haddon, la Norma ISO39001 o similares²⁷;
- Análisis profundo de los costes de seguridad y gastos operacionales.

Iniciativas de coste cero

Muchas de las iniciativas de seguridad vial eficaces no implican necesariamente unos gastos por parte del empleador. Este puede convertirse en el primer paso para contemplar la WRRRM. Las iniciativas de coste cero pueden ser una forma efectiva de gestionar el riesgo. Juntamente con la selección de intervenciones que presentan una recuperación de las inversiones fácilmente identificable, representa una opción viable para pequeñas y medianas empresas.

La financiación de riesgos supone buscar fondos a través de lo siguiente:

- Presentar un caso empresarial interno y detallado a la alta dirección,
- Solicitar a una aseguradora, compañía de leasing o proveedor de vehículos que respalde los programas de gestión de riesgos,
- Centrar la atención en la recuperación de pérdidas no aseguradas y utilizar el dinero obtenido a partir de incidentes de terceros "culpables" para invertir en programas de riesgos²⁸.

La mejor forma de reducir las primas de los seguros es tener menos colisiones de forma continuada y demostrar a la aseguradora que tanto la frecuencia de las colisiones como los costes derivados de las mismas descienden año a año. No obstante, es importante no centrarse únicamente en la prima: la gestión de riesgos también beneficiará al balance financiero mediante un ahorro en todos los costes, directos y ocultos, asociados con una colisión²⁹.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Trabajar junto con las aseguradoras para ver qué está disponible y es adecuado para que su organización introduzca la financiación de riesgos.

Entendimiento de los costes

Los costes pueden ser recuperables a través del seguro o de terceros culpables, pero esto depende de circunstancias individuales y de la gravedad del suceso. Al evaluar los costes potenciales, estos pueden dividirse en dos tipos: los costes del vehículo y los costes del conductor, los cuales se detallan en la tabla siguiente^{30 31}. También es importante tener en cuenta que los costes totales de una colisión están a veces ocultos. A esto se le denomina efecto iceberg: mientras que los costes obvios, como las reparaciones, son fáciles de ver, a menudo se pasan por alto los costes ocultos, como el absentismo laboral, la intervención del servicio técnico, los tiempos de inactividad, la pérdida de producción, los daños en la reputación, la pérdida de clientes y la carga administrativa.

²⁷ Véase la sección 3 para obtener más detalles

²⁸ Murray, W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors"

²⁹ Brake Factsheet, 2013, Saving Money Through Fleet Risk Management

³⁰ Administración nacional de riesgo vial en las carreteras, "What do traffic crashes cost?"

³¹ Murray W. y Dubens E., Creating a Crash Free Culture, 2001 y Murray, W. Newnam, S., Watson, B., Davey, J. y Schonfeld, C. (2002) Evaluating and improving fleet safety in Australia

Fig. 3: Costes potenciales divididos por vehículo y conductor

Vehículo	Conductor
Recuperación y almacenamiento	Pérdida de pericia
Reparaciones	Pérdida de productividad debido a lesiones o ausencia
Tiempo de inactividad y recuperación del ritmo	Conductor sustituto (horas extraordinarias, temporalidad)
Valor de reventa reducido	Prestaciones médicas y sociales
Vida útil del vehículo alquilado	Indemnización
Aumento de franquicia y primas del seguro	Terapia
	Revaluación/formación

Los empleadores deberían considerar la reducción de los costes ocultos de las colisiones mediante la implementación de una "cultura libre de colisiones". A continuación, se indican algunas formas prácticas para conseguirlo:

- Investigaciones y análisis detallados sobre colisiones;
- Estudio de las infracciones de los conductores, lo que permite identificar a los conductores con un perfil de riesgo alto;
- Apoyo al ámbito de la seguridad por parte de los directivos.

Una vez que se han comprendido y cuantificado todos los costes, estos se pueden utilizar para identificar y centrarse en las áreas y problemáticas de costes elevados y, por ende, para establecer unas normas y objetivos. Los datos sobre los costes son también útiles para canalizar los esfuerzos. Si se toma como referencia el ejemplo de la figura 4, en la que se muestran los datos de los partes presentados por una típica flota combinada de coches y furgonetas, puede parecer que las colisiones a baja velocidad (como los impactos a un coche aparcado) constituyen el principal tipo de parte, ya que presentan el porcentaje más alto de reclamaciones. Sin embargo, las colisiones a alta velocidad (como los impactos traseros) registran una proporción de costes más elevados, a pesar de que se produzcan con menor frecuencia³².

Este enfoque permite a las organizaciones desarrollar un programa sostenible de seguridad del conductor a largo plazo, el cual puede incluir una formación para el conductor tanto en conducción defensiva como en maniobras a baja velocidad, conforme a los riesgos. Así pues, un análisis de los costes y partes resulta crucial para el éxito de los programas de seguridad del conductor.

Fig. 4: Tipos de partes divididos por frecuencia de ocurrencia y número total de costes que generan.

Tipo de parte	% de reclamaciones	% de los costes
Cliente impactado por tercero (desconocido) estando estacionado	14,6	11,6
Objeto impactado fijo/temporal	12,0	11,9
Entrada forzada/robo	10,3	5,4
Vehículo devuelto dañado por el usuario	5,8	4,6
Cliente impactado por tercero en parte trasera	4,2	5,7
Tercero impactado por cliente en parte trasera (impacto trasero)	3,6	14,4
Cliente impactado por tercero (conocido) estando estacionado	3,4	3,7
Tercero impactado por cliente dando marcha atrás	2,9	4,0
Tercero impactado por cliente estando estacionado/parado	2,5	3,9
Irrupción: de tercero en carril del cliente	2,0	4,1
Irrupción: de cliente en carril de tercero	1,1	4,5
Lunas	20,8	3,2
Otros (20+ categorías)	16,8	23,0

³² Brake Factsheet, 2013, Saving Money Through Fleet Risk Management

Mediante un mayor desarrollo de los modelos de costes, desde una perspectiva empresarial, el estudio de los análisis de costes revela que los ahorros en gastos obtenidos a través de contramedidas de seguridad se traducen automáticamente en márgenes de beneficios, tal y como se detalla en la tabla siguiente. Por ejemplo, si el retorno sobre las ventas (ROS) es 5%, un ahorro de £50.000 en costes de seguridad equivale en términos financieros a generar £1.000.000 en nuevos volúmenes de ventas³³.

Fig. 5: Correlación de los costes de colisión y ventas adicionales necesarias teniendo en cuenta también el retorno sobre las ventas (ROS)

Costes de colisión (£\$€)	Ventas adicionales necesarias si ROS es 1% (£\$€)	Ventas adicionales necesarias si ROS es 5% (£\$€)	Ventas adicionales necesarias si ROS es 10% (£\$€)
50.000	5.000.000	1.000.000	500.000
80.000	8.000.000	1.600.000	800.000
100.000	10.000.000	2.000.000	1.000.000
130.000	13.000.000	2.600.000	1.300.000

Ejemplo: Henkel



Henkel, un fabricante de bienes de consumo, tiene dos centros de producción y cuatro centros de distribución en la Península Ibérica, con alrededor de 1.100 empleados. Con cada punto porcentual que Henkel reduce sus ausencias laborales, la empresa estima unos ahorros anuales de 600.000 euros. Es más, se estima que los ahorros derivados de la reducción específica experimentada en los accidentes laborales *in itinere* entre 2012 y 2013 son de 80.000 euros. Los costes de inversión en un plan de movilidad para los empleados son mínimos. Los breves cursos de conducción ofrecidos a los empleados están teniendo un coste neto para la empresa de 6.000 euros al año (los cursos también se benefician de subvenciones públicas) y durarán 3 años. Los folletos y los obsequios para empleados (como podómetros) ascendieron a 4.000 euros. El ratio de beneficios-costes (80.000 euros en ahorros anuales frente a 10.000 euros de costes) en este caso podría alcanzar el 8:1. La empresa también ha notado un cambio visible en la cultura de seguridad, junto con el compromiso de alcanzar un objetivo de cero accidentes y una mayor conciencia de la seguridad vial.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Comprender y evaluar los costes potenciales derivados de lesiones por colisiones laborales viales (en las que están implicados empleados, conductores o peatones);
- Dar prioridad a la seguridad además de a las ventas, comprendiendo que las organizaciones seguras son rentables y las organizaciones rentables son seguras;
- Considerar que los costes cuantificados pueden utilizarse para desarrollar un caso empresarial y fijar estándares y objetivos como parte del proceso de evaluación de los programas de seguridad y riesgo. Los datos de colisiones y reclamaciones son particularmente útiles para dicho análisis;
- Convencer a la dirección de la necesidad de una reducción proactiva de las colisiones;
- Analizar las sanciones con el fin de detectar el tipo de riesgo presente en la organización.

³³ Ibidem

2.2 Ventajas administrativas

En el caso de una colisión, existen numerosas cargas administrativas que pueden recaer sobre un empleador, tales como rellenar formularios y partes, tratar con compañías aseguradoras y dedicar el tiempo necesario para volver a encauzar el negocio³⁴. Esto puede ser especialmente engorroso para organizaciones más pequeñas, cuyo negocio puede quedarse paralizado como consecuencia de una colisión grave. Este impacto empresarial es también uno de los principales motivos por los que pequeñas y medianas empresas, así como grandes organizaciones, deberían gestionar los riesgos viales de forma proactiva. Reducir las lesiones de cualquier tipo reduce los gastos incurridos en las reclamaciones de indemnizaciones por parte de los trabajadores, reduce o elimina las sanciones de salud y seguridad, reduce el tiempo perdido en el trabajo y mejora la rentabilidad.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Asignar recursos y contar con la colaboración de los departamentos relevantes (como transporte, flota, salud y seguridad ocupacional, RRHH y operaciones) para que gestionen la seguridad vial de forma proactiva y reducir al mínimo las repercusiones de las colisiones potenciales.

2.3 Ventajas no financieras

Desde una perspectiva administrativa, y aparte de la reducción de costes empresariales, destaca también el logro de crear un lugar de trabajo más seguro y la satisfacción que se siente al hacer grandes progresos en la seguridad del trabajador. Trabajar con seguridad es simplemente un negocio rentable³⁵. Disponer de un programa de WRRRM puede también mejorar el estado de ánimo del personal y reducir la rotación laboral. El Informe temático PRAISE nº 3 sobre Aptitud para conducir³⁶ explica las ventajas, financieras y de otra naturaleza, de la "Promoción de la salud en el puesto de trabajo" (WHP, por su sigla en inglés). Por ejemplo, el estudio demuestra que la inversión en la WHP genera un retorno de la inversión de 1 a 2,5 – 4,8 derivado de una reducción en los costes por absentismo³⁷. Las demás ventajas no financieras pueden proceder de los programas de Responsabilidad social corporativa (CSR, por su sigla en inglés) que abordan la seguridad vial. En la sección 2.6 se describe este tema en profundidad.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Comprender y familiarizarse con las cuestiones de salud comunes que afectan a los conductores profesionales y a los empleados que realizan desplazamientos laborales *in itinere*;
- Implementar un "Programa de salud para el conductor";
- Entender las ventajas de disponer de un personal con buena salud y promover estilos de vida saludable a través de medios internos;
- Considerar las ganancias en el ámbito financiero, empresarial y reputacional obtenidas a través de las estrategias de CSR.

³⁴ Eurogip, 2013, Statistical review of occupational injuries, Francia

³⁵ *Ibidem*

³⁶ ETSC, Informe temático PRAISE sobre Aptitud para conducir de 2012

³⁷ *Ibidem*

Ejemplo: Ninatrans NV



Esta PYME de logística ha invertido en seguridad vial, particularmente en la formación y clases prácticas de sus conductores. La gerencia ofrece a los conductores una formación regular sobre temas de seguridad, entre los que se incluyen la conducción preventiva, normas de tráfico y resucitación cardiopulmonar, además de formar a diversos instructores entre los conductores para que ayuden a los nuevos empleados a familiarizarse con las conductas seguras. Esta última medida ha demostrado fomentar un gran sentido de propiedad y conciencia entre los conductores. Estas medidas permitieron un ahorro en las primas de seguros (-10%) y un porcentaje de operabilidad de los vehículos (mediante la reducción de las colisiones) del 0,4%. Otros ahorros derivaron de los costes de procesamiento y gestión de los accidentes, pero también del ámbito comercial, mediante la mejora de los indicadores de rendimiento clave (KPI, por su sigla en inglés). El asunto de la salud de los conductores también se abordó mediante la colaboración con un dietista y el fomento de un estilo de vida saludable entre los conductores. Mediante la inversión en programas de dietas y estilos de vida saludable para los conductores, la empresa estima un ahorro en los costes de personal del 0,5%, lo que se traduce en una cantidad nominativa sustancial.

2.4 Ventaja competitiva

En un clima económico en el que las organizaciones buscan destacar del resto, un enfoque proactivo de la seguridad vial permite a las organizaciones desbancar a la competencia y cumplir con las regulaciones y requerimientos legales. Esto puede brindar a los empleadores un nivel de ventaja competitiva frente a sus competidores del mercado más "reactivos".³⁸

Si las pequeñas y medianas empresas pueden demostrar que están gestionando el riesgo vial, podrán también beneficiarse en sus procesos de licitación de contratos y desarrollo empresarial. Esto es especialmente importante para aquellas organizaciones que presenten licitaciones para subcontratos en los que la seguridad vial sea uno de los factores dentro del proceso de concurso público. Si los procesos de seguridad vial están incluidos en otras áreas de gestión (como en las certificaciones de calidad y promociones de marketing), también podrán obtener un beneficio comercial³⁹.

Los incentivos para incluir la seguridad como criterio para la contratación deberían estar también incluidos en las adquisiciones públicas. La asunción de responsabilidades relativas a la WRRS, la gestión de riesgos adecuada y las medidas preventivas apropiadas deben estar presentes en toda la cadena de suministro⁴⁰. Los servicios de transporte pueden subcontratarse, pero la responsabilidad de esto no puede delegarse a terceros. Este principio ya se encuentra incluido en la legislación que regula las horas de conducción y descanso. Dispone que los consignatarios, contratistas principales y las agencias de contratación de conductores deben asegurarse de que las programaciones de transporte cumplan con las disposiciones relativas a las horas de conducción.

Suecia ha establecido un sistema para promover la seguridad y la sostenibilidad en la contratación de transporte⁴¹, al igual que Transport for London⁴². Otros Estados Miembros de la UE deberían seguir su ejemplo. Muchas organizaciones pueden obtener ventajas mediante la adopción de un enfoque como este.

³⁸ ETSC 2012, Informe temático PRAISE n° 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral.

³⁹ Agencia europea para la seguridad y la salud en el trabajo, 2001, Prevención de accidentes de carretera en los que estén implicados vehículos pesados de mercancías.

⁴⁰ Esto se describe en el Informe temático PRAISE n° 7.

⁴¹ Esto se describe más detalladamente en el Informe temático PRAISE n° 8 sobre Gestión de la velocidad.

⁴² <http://www.fors-online.org.uk/resource.php?name=Improving%20road%20safety%20through%20procurement>

Ejemplo: Thys Transport



La empresa Tanktransport Thys está especializada en el transporte de alimentos líquidos en camiones cisterna. La empresa ha invertido en sistemas de bloqueo antialcohol en todos sus camiones, por lo que los directivos están seguros de que cada vez que se arranca el motor, el conductor está apto al 100% para conducir. El objetivo no es presionar al conductor, sino concienciarle de sus responsabilidades en cuanto a beber y conducir. Los dispositivos están configurados para bloquearse si existe una concentración de alcohol en sangre a partir de 0,2%. En los 10 meses desde que se equiparon los camiones con estos sistemas de bloqueo antialcohol, ha habido muy pocos incidentes, generalmente después del fin de semana y dentro del rango entre 0,2% y 0,5%. Los directivos señalaron que el número de incidentes estaba decreciendo porque los conductores son más conscientes del problema y actúan de forma proactiva. Aunque calcular las ventajas financieras de esta inversión no es algo sencillo, los sistemas de bloqueo antialcohol actúan más como una reafirmación tanto por parte de los directivos como de los conductores de que siempre cumplen con los requisitos legales relacionados con la bebida y la conducción. La flota también está equipada con sistemas de seguridad, como control de velocidad de cruceo adaptativo, frenado automático, ayuda para el cambio de carril, sistema de control de vía y sistema de alerta al conductor. Tanktransport Thys está convencido de que las ganancias a largo plazo serán significativas. La empresa cree que si se puede evitar un accidente o una lesión personal, no sólo se beneficiará el bienestar de los empleados, sino también el de la empresa.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Utilizar criterios de seguridad para optimizar las oportunidades de ganar contratos de adquisiciones;
- En la redacción de los contratos, incluir la seguridad vial en los criterios de adquisición.

2.5 Seguridad vial y Responsabilidad social corporativa (CSR)

La confianza y una buena reputación son activos importantes que atraen a clientes e inversores. La reputación de una empresa es difícil de conseguir y fácil de perder. Una colisión de grandes dimensiones en la que esté implicado un vehículo propiedad de una empresa que lleve el logo de la misma puede tener efectos negativos de larga duración en la imagen de dicha empresa⁴³. En el otro lado de la balanza, ser reconocidos externamente por garantizar una buena seguridad de las flotas puede ser una herramienta de marketing eficaz. El verdadero valor de la responsabilidad social corporativa radica en el bien social que implica ser un buen ejemplo, como el de crear una comunidad más segura. Esto inspira a otras organizaciones, empresas y personas a participar en el desarrollo de una responsabilidad social y medioambiental.

⁴³ Película sobre CSR de Asda disponible en: <http://www.virtualriskmanager.net/main/casestudies/asda.php>

La responsabilidad social corporativa puede definirse como la creencia de que una organización debe ser responsable de sus acciones en los ámbitos social, ético y medioambiental⁴⁴. La seguridad vial debería estar incluida en esta definición, ya que tiene un impacto importante en la sociedad y, por lo tanto, puede tener un papel protagonista a la hora de mejorar o dañar la responsabilidad social corporativa de una organización⁴⁵. Un programa para la gestión de riesgos laborales viales puede aportar sinergias medioambientales y también puede motivar a las organizaciones a gestionar su huella de carbono, ya que las emisiones de carbono son uno de los principales gastos externos del transporte. Hasta la fecha⁴⁶, la seguridad vial casi nunca se ofrece como un ejemplo de buenas prácticas de la CSR. Se trata de una oportunidad desperdiciada.

Los empleadores, ya se trate de grandes, medianas o pequeñas empresas, pueden beneficiarse de la integración de la CSR en las políticas corporativas de diferentes maneras. Las pequeñas y medianas empresas tienen más probabilidades de establecer relaciones más cercanas y directas con los empleados, la comunidad local y los socios comerciales. A menudo, esto puede significar que tienen un enfoque naturalmente responsable del negocio. Para la mayor parte de las PYMES, es probable que el proceso mediante el cual cumplen su responsabilidad social siga siendo informal e intuitivo. La Comisión Europea ha desarrollado una serie de recursos para ayudar a las PYMES a desarrollar su responsabilidad social corporativa⁴⁷. Las iniciativas de CSR pueden beneficiar considerablemente a la seguridad vial en cuestiones de financiación, compromiso de las comunidades y transmisión de las buenas prácticas^{48 49}.

La CSR también permite a las organizaciones centrar su atención en la seguridad vial de los mercados en los que operan. Este parece ser particularmente el caso de las grandes empresas multinacionales "siempre en la carretera" de los sectores petrolífero, logístico y automovilístico⁵⁰. Una empresa puede beneficiarse de estas iniciativas de varias maneras⁵¹. Los clientes y proveedores desean trabajar con empresas que se centran en la salud y la seguridad de sus miembros y los ciudadanos.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Reconocer las ventajas que un programa de WRRRM puede aportar a la CSR, así como la ventaja competitiva que puede ofrecer;
- Mejorar la calidad del lugar de trabajo mediante la adopción de comunicaciones internas adaptadas al tipo de actividad de la empresa;
- Adoptar una estrategia de CSR adaptada a la comunidad en la que la compañía opera y colaborar con la población local para conocer mejor las necesidades del área desde un punto de vista social y económico.

⁴⁴ Berkeley, Glosario de protección de marca; disponible en <http://bcbp.berkeley.edu/brand-protection/brand-protection-resources/brand-protection-glossary>

⁴⁵ ETSC 2012, Informe temático PRAISE nº 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral.

⁴⁶ Cohen, E., 2011, Are CSR managers complicit in 1.3 million deaths a year?

⁴⁷ http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sustainable-business/files/csr-sme/tips-tricks-csr-sme-advisors_en.pdf

⁴⁸ Murray, W., et al. (2009). Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide

⁴⁹ Murray W. y Watson B. Work-related road safety as a conduit for community road safety. Journal of the Australasian College of Road Safety, Mayo 2010, Vol. 21 (5), pág. 65-71.

⁵⁰ Murray, W. et al (2009), Ob. Cit.

⁵¹ M.E. Porter y M.R.Kramer, (2006). The link between competitive advantages and corporate social responsibility, Harvard Business Review.

SECCIÓN III

MODELOS DE GESTIÓN DE RIESGOS LABORALES VIALES

Tal y como se describe en un Informe temático de PRAISE⁵², existen diferentes modelos y marcos de gestión para gestionar el riesgo vial en el entorno laboral. En esta sección se presentarán dos ejemplos: la norma ISO y la Matriz de Haddon. En ambas se hace hincapié en la necesidad de consultar el caso empresarial en la primera fase. Para obtener una descripción más detallada y conocer otros modelos, consulte el informe anteriormente citado⁵³. Sea cual sea el modelo de gestión elegido por el empleador, todos ponen de manifiesto que la WRRRM es una actividad esencial y no puede considerarse una cuestión aislada del negocio general⁵⁴.

Este tipo de enfoque y estructura de trabajo, donde se gestionan los vehículos y los conductores como parte del lugar de trabajo, es relevante para las organizaciones de todo tipo y tamaño, inclusive las PYMES con un número reducido de trabajadores. Puede afectar positivamente también a los subcontratistas, ampliando así el círculo de los implicados. Consulte, por ejemplo, el modelo de tres pasos formado por: evaluación, implementación de medidas, supervisión y revisión⁵⁵.

3.1 La norma internacional ISO "Sistema de gestión de seguridad vial"

La norma internacional ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial publicada en 2012 es un marco de trabajo útil para revisar y desarrollar un proceso continuo de mejora de la seguridad vial en el trabajo. Incluye requisitos y directrices de uso⁵⁶. Los directivos que tengan intención de comenzar el proceso, deberán llevar a cabo varios pasos:

- identificar la función de la organización en el sistema vial;
- identificar los procesos, las actividades asociadas y las funciones de la organización que pueden afectar a la seguridad vial, es decir, realizar un análisis exhaustivo de los riesgos;
- determinar el orden y la interacción de estos procesos, actividades y funciones;
- proponer medidas atenuantes.

Los sistemas de gestión de la ISO están basados en una metodología "Planificar-Hacer-Comprobar-Actuar" que es un enfoque cíclico basado en pasos y requiere un liderazgo y compromiso sólidos por parte de la alta dirección. Un sistema de gestión se define como "un conjunto de elementos integrados e interactuantes de una organización que permiten establecer políticas y objetivos, así como procesos para alcanzar dichos objetivos".

⁵² ETSC 2012, Informe temático PRAISE nº 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral.

⁵³ *Ibidem*

⁵⁴ Murray, W. (2012) Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors.

⁵⁵ Este modelo de gestión está elaborado en el Informe temático PRAISE nº 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral en la página 11.

⁵⁶ http://www.etsc.eu/documents/ETSC_PRAISE%20Brussels%20May%2018th%202011%20-%20Peter%20Hartzell%2020110511.pdf

Ejemplo: Mark Group

Con más de 2.000 empleados y una flota de más de 1.000 vehículos, la norma ISO 39001 ha proporcionado a Mark Group, una empresa instaladora de tecnologías de ahorro de energía, una plataforma y una estructura para cumplir y demostrar su compromiso de seguridad vial y mitigar el riesgo empresarial. El enfoque de sistema de gestión propuesto por la norma ISO 39001 les ha ayudado a reducir los recursos y costes en su departamento de flota, al tiempo que a promover la implicación y la propiedad. La norma ISO 39001 ha demostrado varias ventajas, tal y como se indica en la figura siguiente. Entre estas se incluye una auditoría continua que asegura el cumplimiento de la norma y una reducción del 60% al 40% (a pesar del aumento constante de su flota) de las colisiones en que la empresa es la parte responsable. También se ha experimentado una reducción en las reclamaciones contra los conductores y un mayor compromiso de todos los empleados, no sólo de los conductores. La conducción se gestiona a través de un abanico de medidas, como por ejemplo: formación de los conductores y directores, un manual para los conductores y definición de Indicadores de rendimiento clave (KPI) para valorar el rendimiento⁵⁷.

Fig. 6: Ventajas asociadas con la implementación del esquema de gestión de seguridad vial de la Norma ISO 39001



3.2 La Matriz de Haddon

Este modelo de gestión resulta particularmente útil como marco de trabajo para realizar una revisión total del contexto de seguridad organizacional. El enfoque original de Haddon en la carretera, el vehículo y el conductor se ha ampliado y aplicado para abarcar la cultura de seguridad organizacional, gestión de desplazamientos y cuestiones más generales de la sociedad que afectan a los conductores profesionales y sus familias. Esta versión revisada de la Matriz de Haddon ofrece una estructura paraguas de trabajo que abarca el momento previo, actual y posterior a la colisión y se centra en reglas de OSH para garantizar la seguridad de las flotas. Además de servir para clasificar las intervenciones de mejora que pueden ponerse a prueba, implementarse e integrarse, la matriz puede utilizarse como una herramienta de análisis de posibles errores e investigación posterior al incidente⁵⁸.

El punto de partida se sitúa en la parte superior de la columna de "cultura de gestión" de la matriz, de la siguiente manera:

1. Identificar, obtener y analizar los datos disponibles (por ejemplo, número de vehículos y conductores, seguro, multas de aparcamiento y otras sanciones de tráfico, mantenimiento de vehículos, neumáticos ilegales y telemetría) en el ámbito del problema⁵⁹.
2. Utilizar los datos anteriores para ayudar a defender el caso empresarial ante los altos directivos de la organización. El mensaje puede individualizarse dependiendo de quién tome las decisiones.

Centrarse en las demás áreas incluidas dentro de la Cultura de gestión primero para garantizar que existen los sistemas adecuados.

Fig. 7: Matriz de HADDON

	Cultura de gestión	Desplazamientos	Entorno de carreteras/ instalaciones	Personal: conductores y gerentes	Vehículo	Factores externos / Sociedad / Comunidad / Marca
Pre-colisión o pre-conducción	<p>Caso empresarial</p> <p>Cumplimiento de las leyes</p> <p>Auditoría de seguridad, análisis de reclamaciones y debates de grupos especializados</p> <p>Análisis comparativo</p> <p>Fomento a nivel de dirección</p> <p>Estudios piloto y pruebas</p> <p>Objetivos, políticas y procedimientos</p> <p>Cultura / clima de seguridad</p> <p>Estructura de gestión</p> <p>Comisión de seguridad de flota</p> <p>Liderazgo en seguridad mediante ejemplo y compromiso</p> <p>Programa de comunicaciones</p> <p>Estándares para contratistas</p> <p>Política de flota gris (vehículos propios)</p>	<p>Estudio de desplazamientos</p> <p>Política de desplazamientos</p> <p>Propósito</p> <p>Necesidad de desplazarse</p> <p>Elección de modo</p> <p>Planificación de desplazamientos y selección de ruta</p> <p>Evaluación del riesgo de la ruta</p> <p>Programación de desplazamientos</p> <p>Plan de emergencia</p> <p>Turnos / horario de trabajo</p> <p>Control del cansancio</p>	<p>Evaluación de riesgos</p> <p>Observación</p> <p>Directrices y reglas</p> <p>Planos e indicaciones en las instalaciones</p> <p>Permisos de trabajo</p> <p>Procedimientos de entrega y recogida</p> <p>Mejoras viales</p> <p>Mapa de puntos negros y evaluaciones de los riesgos</p> <p>Colaboración con agencias locales y nacionales</p>	<p>Selección</p> <p>Reclutamiento</p> <p>Contratación</p> <p>Incorporación</p> <p>Licencia y cualificación</p> <p>Manual</p> <p>Evaluación de riesgos</p> <p>Formación</p> <p>Instrucciones de trabajo</p> <p>Colaboración y estimulación</p> <p>Equipo (p. ej. alta visibilidad)</p> <p>Comunicación</p> <p>Manual de conducción/ Código de conducta/ Fundamentos de riesgo</p> <p>Salud y bienestar</p> <p>Supervisión</p> <p>Corrección</p>	<p>Evaluación de riesgos</p> <p>Selección</p> <p>Especificaciones</p> <p>Características de seguridad activa y pasiva</p> <p>Estándares</p> <p>Servicio técnico</p> <p>Mantenimiento</p> <p>Revisiones</p> <p>Aplicación de políticas y cumplimiento normativo, p. ej. sobre la carga</p> <p>Política de navegación y comunicación móvil</p> <p>Telemática para supervisar</p> <p>Política de deterioro y desgaste</p> <p>Estándares de flota gris</p>	<p>Gestión normativa / de políticas</p> <p>Acuerdo con aseguradoras</p> <p>CSR</p> <p>Análisis comparativos externos</p> <p>Comunicaciones externas</p> <p>Programa de familiares</p> <p>Implicación en la comunidad</p> <p>Colaboración con otros usuarios de las carreteras</p> <p>Semanas / días de seguridad vial</p> <p>Grupos de seguridad / ECO</p> <p>Carta europea de seguridad vial</p> <p>Conferencia sobre seguridad vial</p> <p>Medios de comunicación / compromisos sociales / relaciones públicas</p> <p>Premios de logros en el campo de seguridad y medioambiente</p>
Durante la colisión	<p>Asistencia en caso de emergencia al conductor</p>	<p>Colaboración con investigadores locales</p>	<p>Gestión de la escena de incidente</p>	<p>Proceso conocido y "paquete de accidente / parte amistoso" para gestionar la escena del incidente</p>	<p>Características de seguridad reactiva</p> <p>Resistencia a los impactos</p> <p>Captura de datos telemétricos</p>	<p>Proceso de escalamiento</p>
Post-colisión	<p>Política y proceso para documentar, registrar e investigar los incidentes</p> <p>Proceso de gestión de cambios</p> <p>Análisis constante de los datos de los partes</p> <p>Almacenamiento y vinculación de datos</p> <p>Evaluación, fijación de indicadores de rendimiento clave y desarrollo de programas</p>	<p>Parte y revisión</p> <p>Revisión de elementos del desplazamiento y datos de la colisión</p> <p>Revisión continua de la gestión de desplazamientos</p>	<p>Investigación y mejora</p> <p>Revisión de los elementos de las instalaciones / carretera de los datos de la colisión</p>	<p>Proceso de documentación e investigación</p> <p>Parte del conductor y acción correctiva</p> <p>Revisión de los elementos del personal de los datos de la colisión</p> <p>Asesoramiento, gestión del trauma y ayuda</p> <p>Reevaluación / formación</p>	<p>Puertas resistentes que puedan abrirse</p> <p>Investigación de datos telemétricos</p> <p>Inspección y reparación de los vehículos</p> <p>Revisión de los elementos de los vehículos de los datos de la colisión</p> <p>Revisión de la selección y el uso del vehículo</p>	<p>Gestión de la reputación y proceso de aprendizaje de la comunidad</p>

⁵⁷ Mark Group, 2013

⁵⁸ Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. y Dubens, E. (2009) Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide.

⁵⁹ www.fleetsafetybenchmarking.net

Ejemplo: British Telecom



Muchas organizaciones han utilizado la Matriz de Haddon para revisar, mejorar y gestionar su WRRS. Un ejemplo es BT, la compañía de telecomunicaciones del Reino Unido. BT⁶⁰ ha reducido su tasa mensual de colisiones resultantes en lesiones y daños de activos de 60 por 1000 vehículos en 2001 a menos de 30 por 1000 vehículos en 2014. Al mismo tiempo, ha reducido sus costes en aproximadamente £12 millones al año durante el mismo periodo. Esto ha sido posible mediante la aplicación de un enfoque de evaluación de riesgos basado en 14 puntos de salud y seguridad ocupacional y centrado en su cultura de gestión, desplazamientos, personas, vehículos y funciones en la sociedad. También ha prestado especial atención a la investigación. Después de realizar un análisis exhaustivo de las colisiones en 2003, BT hizo uso de la Matriz de Haddon para documentar, estructurar y dirigir su programa de seguridad vial laboral a largo plazo, lo cual se ha traducido en reducciones significativas en reclamaciones, colisiones y costes a lo largo del periodo anteriormente mencionado.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Elegir e implementar un modelo de WRRRM.
- Identificar las funciones y responsabilidades para implementar el programa de WRRRM dentro de la organización.

⁶⁰Wallington D., Murray W., Darby P., Raeside R. y Ison S. Work Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (BT). Ley de transporte 32 (2014) 194-202

SECCIÓN IV

CÓMO AYUDA LA GESTIÓN DE RIESGOS A LA RENTABILIDAD EMPRESARIAL

4.1 Gestión de los directores

El compromiso de la alta dirección es crucial para el éxito de la introducción e implementación de un programa de WRRRM por parte de un empleador. El grado de implicación depende del tamaño de la organización. El director ejecutivo debe estar convencido del valor añadido que ofrece y participar en el proceso. Eso demuestra que el asunto se está tomando en serio y puede contribuir a vencer fácilmente cualquier obstáculo⁶¹. “Guiados por el ejemplo⁶²” y “Guiados desde arriba⁶³” son frases que utilizan muchos de los empleadores que han introducido con éxito programas de WRRRM. Todos los modelos de WRRRM hacen hincapié en que se trata de una actividad crucial que no puede considerarse de forma aislada respecto a la empresa en general⁶⁴. Los directores de línea y los supervisores son igualmente importantes para la WRRRM, ya que la mayor parte del tiempo son ellos los responsables directos de la eficacia de una iniciativa.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Realizar una evaluación preliminar para comprender plenamente el nivel y los costes de la seguridad vial laboral en la organización;
- Demostrar liderazgo mediante la asunción de responsabilidad del programa de WRRRM a nivel directivo;
- Asignar funciones claras para la implementación del programa de WRRRM en la organización.

4.2 La importancia de la evaluación de los riesgos

Como ya se ha mencionado anteriormente, existen diversos modelos de gestión para la WRRRM⁶⁵ que evidencian la importancia de asignar claramente las funciones y responsabilidades de todos los individuos implicados. Todos y cada uno de los modelos de gestión incluyen la necesidad de llevar a cabo una evaluación de los riesgos. Esta última también es un requisito de la legislación de la UE⁶⁶. Específica para el transporte, y también relevante para las PYMES, consiste en la evaluación de los riesgos de tres elementos: el usuario de las carreteras (conductor, peatón, ciclista, motociclista), el desplazamiento y el vehículo⁶⁷.

La evaluación de los riesgos puede realizarse a nivel de organización o a nivel individual. En los documentos guía sobre WRRS de Irlanda y Reino Unido mencionados anteriormente, se incluyen plantillas para la evaluación de riesgos a nivel de organización⁶⁸. La mayoría de las aseguradoras de renombre tendrán algo similar, ya sea para que el cliente lo haga por sí solo o con la ayuda de un especialista de riesgos cualificado.

⁶¹ Price, A., et al, Building work-related road safety into organisational DNA: Estudio de caso real de Vauxhall Borrador, actualmente en proceso de revisión para la revista especializada Journal of the Australasian College of Road Safety.

⁶² <http://etsc.eu/documents/FACTSHEET7.pdf>

⁶³ http://etsc.eu/documents/PRAISE_Fact_Sheet_8_KTL.pdf

⁶⁴ Murray, W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”.

⁶⁵ Descrito en el Informe temático PRAISE nº 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral de 2012

⁶⁶ *Ibidem*

⁶⁷ *Ibidem*

⁶⁸ www.fleetsafeybenchmarking.net también proporciona una herramienta práctica a nivel de organización.

A nivel de conductor, vehículo o desplazamiento individuales, Murray y Dubens⁶⁹ y Murray⁷⁰ sugirieron un enfoque de seis pasos para implementar un programa de evaluación, supervisión y mejora adaptado para reflejar los requisitos legales de la Directiva 89/391/CEE⁷¹. Dicho enfoque se describe en nuestro Informe temático de PRAISE sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Realizar una evaluación de riesgos a nivel de organización y de conductor individual que abarque al usuario vial, el desplazamiento, el vehículo y los sistemas de gestión de conformidad con la Directiva Marco Europea 89/391/CEE;
- Ofrecer programas de formación regulares;
- Introducir un periodo de prueba para conductores jóvenes.

4.3 Reducción de los riesgos viales: evitar desplazamientos y elegir los modos más seguros

Los desplazamientos deben optimizarse para reducir al mínimo la necesidad de desplazamiento y, de esta forma, reducir el riesgo, evitar el peligro y permitir los ahorros financieros que se detallan en la Matriz de Haddon (figura 7). Los desplazamientos deberían ser compartidos o en grupo en la medida de lo posible, y el transporte público debería utilizarse siempre que resulte viable y adecuado (por ejemplo, para asistir a reuniones de empresa). Las siguientes preguntas clave están relacionadas con la gestión y planificación de los desplazamientos, y deberían formar parte del proceso de evaluación de riesgos:

- ¿Es necesario el desplazamiento?
- Si la respuesta es afirmativa: ¿qué puede hacerse para reducir la exposición al riesgo durante la conducción? Por ejemplo, fijar límites en el tiempo que se pasa en la carretera (días de la semana y horas del día que se consideran menos arriesgados). El riesgo puede reducirse mediante la disminución del uso de la carretera por parte de los empleados⁷².
- ¿Es posible utilizar otros medios de transporte? Si se elige un modo arriesgado para desplazarse o viajar, hay que esforzarse en hacerlo seguro⁷³.

Las medidas adoptadas para reducir los desplazamientos y la exposición cuando se trata de modos que entrañan más peligro, como la conducción, (por ejemplo, utilizar el transporte público como el autobús o tren cuando el desplazamiento es necesario) tienen muchas probabilidades de demostrar su eficacia a la hora de reducir las lesiones viales⁷⁴. Los investigadores⁷⁵ han identificado y probado un número de intervenciones de ahorro de combustible, como la gestión del combustible, la conducción ecológica, la selección del vehículo y la gestión de los desplazamientos. La reducción del uso del vehículo se ha identificado como una cuestión clave. La optimización del vehículo y la gestión de los desplazamientos son útiles para la seguridad vial y el negocio.

⁶⁹ Dubens E. y Murray W. Creating a crash-free culture, 2000, 4Di, Brighouse, Reino Unido

⁷⁰ Murray, W. 2004, The driver training debate. Roadwise: Journal of the Australasian College of Road Safety, Vol. 14 (4), Mayo 2004, pág. 3-5.

⁷¹ Directiva del Consejo Europeo 89/391/CEE de 12 de junio de 1989 sobre la introducción de medidas para fomentar mejoras en la seguridad y salud de los trabajadores en su puesto de trabajo.

⁷² Grayson, G. B. y Helman, S. (2011). Work related road safety: a systematic review of the literature on the effectiveness of interventions. Informe de investigación 11.3. Institute of Occupational Safety and Health.

⁷³ Véase el informe de PRAISE de ETSC "Safer Commuting to work" (2010)

⁷⁴ Ibidem

⁷⁵ Coyle, M. (2002). An evaluation of the effectiveness of fuel management in large goods vehicle operations. PhD, University of Huddersfield, Visite <http://imise.co.uk>

Ejemplo: Royal Dutch Shell



Con operaciones en todo el mundo en el sector energético y petroquímico, Royal Dutch Shell emplea alrededor de 90.000 personas y más de 250.000 contratistas en más de 90 países. Empleados y contratistas conducen unos 1,100 millones de kilómetros al año para llevar a cabo las actividades empresariales de la compañía. Shell mejora la seguridad de sus conductores mediante la ejecución de estándares globales de seguridad vial y programas de concienciación y formación. La compañía aplica una jerarquía de controles a fin de reducir los riesgos viales: en primer lugar, mediante la eliminación del desplazamiento; en segundo lugar, mediante el cambio del medio de transporte por uno menos arriesgado; y en tercer lugar, mediante la gestión del conductor, vehículo y desplazamiento. Cuando el transporte por carretera es la única solución factible, entonces se utiliza un proceso de gestión de los desplazamientos. Tras evaluar todos los riesgos, se pone en práctica un plan de gestión de desplazamientos. Algunos de los controles específicos

impuestos son:

- Reducción de los desplazamientos por carretera necesarios mediante el suministro de alojamiento para el personal en el lugar del proyecto;
- Transporte de los trabajadores en autobús y uso de embarcaciones y trenes para transportar los equipos.

4.4 Planificación de los desplazamientos

La planificación y gestión de los desplazamientos juega un papel central a la hora de influir en la seguridad vial laboral y se deben desarrollar las medidas preventivas en este área como parte del programa de seguridad vial de una organización.

La planificación de los desplazamientos también permite ser más eficientes, lo que respalda el caso empresarial. Garantizar que los calendarios, distancias y planes de desplazamientos permitan a los conductores tener suficiente tiempo para completar sus desplazamientos (incluyendo la entrega, paradas, descansos y circunstancias previsibles de la climatología y el tráfico) a una velocidad segura y sin necesidad de superar los límites de velocidad es un asunto crítico⁷⁶. La persona responsable de la planificación o programación de los desplazamientos (el operador de transporte) tiene la obligación de tener todos estos factores en consideración.

Mediante una mejor planificación de la logística, los empleadores deberían considerar "ralentizar el transporte" e introducir más margen de tiempo en la cadena de suministro. De esta manera, se libera a los conductores de la presión temporal y pueden concentrarse más en las cuestiones de seguridad y ahorro de combustible⁷⁷. Las organizaciones deberían considerar la implementación de una nueva organización del trabajo, como, por ejemplo, la integración de aspectos de seguridad en la definición de los plazos de entrega⁷⁸. La planificación de los desplazamientos también es relevante para el control del cansancio (véase la sección 4.6). Es vital, por ejemplo, calcular el tiempo de descanso adecuado y las noches de pernoctación⁷⁹.

⁷⁶ The Royal Society for the Prevention of Accidents, 2011, Driving for work: Safer speeds

⁷⁷ Schade, W. y Rothengatter, W. (2011). Economic Aspects of Sustainable Mobility, European Parliament Policy Department.

⁷⁸ Comisión Europea, 2005, Causas y circunstancias de accidentes de trabajo en la UE.

⁷⁹ ETSC, 2010, Informe temático PRAISE nº 3 sobre Aptitud para conducir.

Ejemplo: Mervielde Transport

Mervielde Transport es una PYME especializada en el transporte de líquidos certificada conforme a la Norma ISO 9001 y el Sistema de evaluación de seguridad y calidad. La empresa ha invertido en un abanico de medidas, como instalaciones para el ajuste de espejos, mantenimiento preventivo de equipos de los camiones e instalaciones para inspecciones técnicas certificadas. Todos los vehículos pesados están equipados con sistemas de alerta de cambio involuntario de carril y frenado de emergencia. La empresa también comunica la planificación de las rutas a sus clientes, los transportistas, y les anima a que respeten la seguridad relativa a la carga y los tiempos de conducción/descanso. La salud de los conductores también es importante. Se realizan sesiones periódicas de formación sobre seguridad basada en el comportamiento, formación sobre el cansancio, comunicaciones mediante circulares internas y planificación gráfica de rutas con plazos que respetan los tiempos de conducción y descanso. Las rutas se asignan teniendo en cuenta el lugar de residencia del conductor, que se correlaciona con los puntos de carga y descarga (aprox. 25.000 km/año). La empresa también se ha comprometido a reducir las emisiones de CO2 en un 20% para 2015 a través de una conducción ecológica. Las medidas alcanzaron una reducción del consumo de combustible del 5% (entre 2010 y 2013), una reducción del 27% en el número de colisiones en que la empresa era la parte responsable (2012-2013) y una reducción de las emisiones de CO2 del 9% por km conducido (2010-2013). También se ha experimentado un descenso del 21% en el número de las sanciones. El nivel de lesiones por hora trabajada también se redujo en un 30%.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Promover la pernoctación en hoteles en lugar de conducir por la noche;
- Optimizar los desplazamientos para reducir al mínimo la necesidad de viajar;
- En las negociaciones con los clientes, evitar hacer concesiones que puedan afectar negativamente a la seguridad vial, como, por ejemplo, cambios en las horas de conducción y tiempos de espera;
- Evitar conducir en horas de tráfico intenso;
- Revisar la programación, el listado de conductores y la planificación de las rutas para controlar la velocidad y cansancio.

La velocidad excesiva tiene efectos especialmente devastadores en la salud y la seguridad de los usuarios de las carreteras, y aumenta tanto el riesgo de accidente como la gravedad de las consecuencias en caso de impacto.

4.5 Control de la velocidad

Se han seleccionado dos áreas del riesgo vial (velocidad y cansancio) para ilustrar en qué casos se puede conseguir un ahorro de los costes basados en riesgos. En la mayoría de los casos hay unos costes relativamente altos asociados con el transporte, y cualquier ahorro en los mismos puede tener un efecto positivo sobre la rentabilidad. La velocidad es el factor principal en aproximadamente un tercio de las muertes en la carretera y un factor agravante en todas las colisiones⁸⁰. Los empleadores tienen un papel protagonista para garantizar que sus empleados conduzcan de manera segura y respeten los límites de velocidad. Desde una perspectiva económica, las colisiones y los partes a las aseguradoras de aquellos vehículos que viajan a velocidades más altas también tienden a causar el mayor daño material y humano.

Conducir a velocidades que resultan apropiadas para las condiciones imperantes puede proporcionar un ahorro de los costes en todos los ámbitos, no sólo mediante la reducción de los costes de colisión, sino también como consecuencia de un menor desgaste y deterioro del vehículo, un consumo más bajo del combustible y un descenso de la contaminación ambiental y acústica. Las técnicas y los estilos de conducción que proporcionan más seguridad a los conductores son exactamente las mismas que las que permiten un uso más eficiente del combustible, lo cual proporciona tanto a los conductores individuales como a la organización una doble ventaja⁸¹.

⁸⁰ OCDE/ECMT, 2006, Speed Management.

⁸¹ The Royal Society for the Prevention of Accidents, 2011, Driving for Work: Safer Speed.



Ejemplo: Clases de conducción ecológica con tráfico real en Alemania

El Consejo alemán de seguridad vial (DVR) y la Asociación alemana de seguros de accidente (DGUV) llevan desde 1995 ejecutando un programa denominado "Conduzca de forma segura y ahorre combustible: conducción segura, económica y ecológica". Dicho programa va dirigido principalmente a empresas que poseen su propia flota. Incluye formación en el lugar de trabajo y conducción con tráfico real. Ha demostrado que permite ahorrar en los costes de combustible y señala dicho ahorro en términos de distancia recorrida por depósito de combustible lleno en un año.⁸²



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Si se dispone de dispositivos de limitación de la velocidad, comprobar que no están manipulados;
- Establecer programas que permitan a los conductores tener tiempo suficiente para respetar los límites de velocidad;
- Supervisar y controlar las horas de conducción para que cumplan con los límites seguros recomendados y los requisitos legales.⁸³

4.6 Control del cansancio

El cansancio del conductor es un factor significativo en aproximadamente el 20% de las colisiones del transporte rodado comercial⁸⁴. Dejando a un lado el deber de diligencia y las obligaciones legales, una organización puede beneficiarse en muchos sentidos de ejercer un control del cansancio entre sus conductores, y es de sentido común que una empresa se asegure de que sus empleados sean aptos para conducir. La Comisión Europea ha calculado que el incumplimiento de las obligaciones relativas a periodos de descanso mínimos puede resultar en el cansancio del conductor, y se estima que dicho incumplimiento produce un aumento en el coste social de las colisiones de 2,800 millones de euros al año⁸⁵. Los empleadores de conductores profesionales tienen requisitos claros en lo que respecta a la estipulación del tiempo de conducción para sus empleados y el cumplimiento de las leyes de la UE conforme a la Regulación (CE) 561/2006 sobre los Tiempos de conducción y descanso. Todo esto se analiza en profundidad en un informe temático del ETSC sobre cómo abordar el cansancio⁸⁶.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Tratar de forma proactiva el estrés de los conductores en el contexto de un programa de gestión de la salud del conductor;
- Proporcionar información, asesoramiento y formación sobre la gestión de la somnolencia y cansancio del personal;
- Ofrecer un mecanismo para la mejora continua del sistema de asignación de conductores, en caso de que la organización lo utilice;

⁸² <http://www.fahrsparttraining.de/>

⁸³ Agencia europea para la salud y seguridad en el trabajo, 2001, Informe 18, Preventing Road Accidents involving Heavy Goods Vehicles.⁸⁴ <http://www.fahrsparttraining.de/>

⁸⁴ ETSC, 2001, The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes.

⁸⁵ (CEE) N° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la enmienda de la Regulación (CE) N° 561/2006 del Parlamento y Consejo Europeo

Tal y como se cita en el Manual de Delft (CE) sobre la estimación de los costes externos en el sector del transporte, 2008. De acuerdo con estas estimaciones, la Comisión Europea calcula de forma conservadora que el coste del cansancio de los profesionales en términos de accidentes asciende a €2,200 millones de euros. Asimismo, se estima (base de datos de CARE) que los fallecimientos producidos en autobuses representan el 28% de los producidos en vehículos pesados. Presuponiendo que el resto de costes de accidentes (lesiones, daños en la infraestructura, congestión, etc.) que afectan a autobuses sigue la misma relación anterior con respecto a los costes generados por los vehículos pesados, el coste total de los accidentes para todos los vehículos comerciales supera los 35.000.000 millones

⁸⁶ ETSC, 2011, Informe temático PRAISE sobre Control del cansancio. EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers.

4.7 Gestión del vehículo

Los empleadores deben asegurarse de que los vehículos sean "aptos para la tarea" y que estén completa y correctamente asegurados, revisados y reparados. Independientemente de a quién pertenezcan los vehículos, los empleadores pueden también establecer unos estándares mínimos de las características de seguridad del vehículo. Más del 50% de los vehículos nuevos se adquieren inicialmente con fines comerciales⁸⁷. Comprar vehículos seguros es por tanto una manera obvia de que los empleadores proporcionen un entorno de trabajo seguro para sus empleados.

Las flotas de vehículos pueden requerir mucho capital y, en el clima empresarial actual, la economía también juega un papel protagonista a la hora de decidir el tamaño y el tipo de flota que tendrá una organización. En el futuro, el coche de empresa deberá ganarse su sustento más de lo que tuvo que hacerlo en el pasado"⁸⁸. La gestión de riesgos está vinculada a estrategias para reducir el kilometraje total de la empresa. Se pueden suscribir contratos de alquiler con empresas locales para flotas de empresas privadas o públicas, o utilizar coches de uso compartido entre departamentos para sustituir el uso de una "flota gris", y con el tiempo, otras flotas. Tal y como se ha mencionado anteriormente, se está intentando reducir al máximo el kilometraje total de la empresa, y se reducirá aún más al sustituir el contacto cara a cara por comunicaciones electrónicas⁸⁹. A tenor de lo anterior, el papel actual de los proveedores de vehículos puede cambiar con respecto a sus clientes y convertirse más bien en un proveedor de movilidad combinada de personal de empresas⁹⁰ que ofrece acceso a diferentes modos de transporte como, por ejemplo, la organización de coches compartidos.

Los vehículos y las necesidades de movilidad deben tener una posición central en la elaboración de un programa de WRRRM. Este es también el caso de las PYMES, que quizás tengan flotas más pequeñas, pero que también se beneficiarían económicamente de una gestión más eficiente de los vehículos y el mantenimiento de estos. Se deben desarrollar procesos e iniciativas de gestión de vehículos en el contexto de los resultados obtenidos en la evaluación de riesgos, conforme a lo descrito en secciones anteriores.

Las organizaciones tienen la obligación de asegurarse de que haya procedimientos operativos para la inspección regular y el mantenimiento de todos los vehículos utilizados con fines laborales. En todo momento, es su responsabilidad garantizar que los vehículos sean aptos para su conducción⁹¹. Un plan de mantenimiento preventivo es una buena herramienta empresarial para evitar costes mayores derivados de posibles reparaciones necesarias de no existir dicho plan de mantenimiento preventivo. Como mínimo, se deben respetar los planes de vehículos propuestos por los fabricantes de vehículos, a los que deberían sumarse las revisiones regulares por parte de los conductores, como, por ejemplo, comprobaciones diarias antes de empezar su turno.

⁸⁷ Polk (2009), Copenhagen Economics Company Car Taxation.

⁸⁸ Cooke (2002), Duty of Care and Best Practice Cars on Business University of Buckingham.

⁸⁹ Ibidem

⁹⁰ Consulte el esquema de decisiones sobre movilidad empresarial del Informe temático PRAISE sobre Desplazamientos más seguros

⁹¹ Agencia europea para la seguridad y salud en el trabajo, Informe 56 sobre mantenimiento y seguridad vial laboral

Ejemplo: Thorntons Recycling



Thorntons Recycling es una PYME irlandesa que tiene 400 empleados y una flota de más de 100 camiones⁹². El objetivo principal de su programa es alcanzar la cifra de cero incidentes en 2014 y “ayudar a reducir los accidentes/incidentes en el lugar de trabajo que principalmente están relacionados con la conducción laboral”.

Han introducido requisitos de seguridad en el proceso de contratación e incorporación. Thorntons ha redactado una Política de conducción en el trabajo donde se describen indicadores de rendimiento clave, análisis, certificación y evaluación de los riesgos. Ha elaborado un manual para conductores que se actualiza cada 12 meses sobre la legislación y sus expectativas respecto a los conductores. En 2013 se celebró un taller para directores sobre conducción segura en el trabajo. Al taller asistieron los directores de la flota gris y todos los que tenían a su cargo personal que conducía para ellos. Cada día, los conductores deben rellenar un formulario de puntos de verificación de mantenimiento antes de salir del depósito. Toda la flota dispone de rastreo por GPS y actualmente se está mejorando con asistentes visuales (espejos y cámaras). Una vez por semana se celebran charlas informales en las que se tratan diferentes temas, como la planificación del trabajo y las horas de descanso. Hay una gran variedad de medidas informativas y formativas, como boletines mensuales sobre legislación y evaluación de riesgos en carretera.

Entre los resultados, destaca una reducción de las colisiones de 35 en 2011 a 25 en 2012 y a 6 en 2013. El ahorro de combustible contabilizado es del 8% entre 2011 y 2013. Gracias a una mejor conducción, también se ha experimentado una reducción en los costes de mantenimiento del 10% en los tres últimos años. Las cifras relativas a mantenimiento cayeron un 10% entre 2011 y 2012, de 2.000.000 a 1.800.000 euros. También se consiguió un ahorro aproximado del 10% en consumo de combustible.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Desarrollar políticas y procedimientos para la gestión de los vehículos;
- Incluir criterios de seguridad para la compra de vehículos, como los vehículos con 5 estrellas EuroNCAP y vehículos con tecnologías de seguridad integradas⁹³;
- Garantizar la ejecución de procedimientos relativos a inspecciones y mantenimiento regular de todos los vehículos, incluidos los vehículos alquilados o propiedad de los empleados (flota gris).

⁹² Thorntons Recycling, 2013, Presentation for Driving For Work.

⁹³ ETSC, 2009, Guidance on in-vehicle safety technologies, 2009, “How can in-vehicle safety equipment improve seguridad vial at work?”

SECCIÓN V

SUPERVISIÓN Y EVALUACIÓN

Establecer objetivos es una parte crítica de la WRRRM. La función de los objetivos es actuar como una herramienta para impulsar y supervisar las medidas enfocadas a la reducción de muertes y lesiones en las colisiones viales. Por lo tanto, deben establecerse unos objetivos claros desde cualquier perspectiva o filosofía de seguridad vial que pueda adoptarse, los cuales deben estar claramente relacionados con una estrategia o plan de acción⁹⁴. La supervisión permite identificar los cambios que se producen a lo largo del tiempo y es una parte vital del continuo proceso de gestión de riesgos basado en la medición de indicadores de rendimiento clave⁹⁵.

Decidir qué es necesario para la supervisión depende del proceso de evaluación de riesgos, los resultados de esta y las medidas identificadas para gestionar el riesgo. La supervisión es útil no sólo para identificar los logros, sino también para reconocer cuándo las medidas no están funcionando o los objetivos no se están cumpliendo. Esto también puede suponer la implicación de recursos que deben tenerse en cuenta.

Fig. 8: Sugerencia de indicadores de rendimiento clave⁹⁶

	Indicadores
Empleado	Número y tipos de infracciones de conducción Partes al seguro por empleado Quejas de personas externas Número de días ausente por enfermedad Número de horas, patrón de turnos del empleado Número de revisiones de salud, vista y bienestar Número de riesgos laborales evaluados Número de sustituciones del trabajador
Desplazamiento	Modo de desplazamiento al trabajo Modo, tipo de desplazamiento y kilómetros recorridos Ubicaciones de alto riesgo en las rutas habituales
Vehículos	Número, tipo y características de los vehículos Número, tipo y gravedad de las colisiones Partes al seguro por vehículo Consumo de combustible Número de revisiones de mantenimiento por vehículo Averías detectadas de los vehículos Costes de mantenimiento
Entorno empresarial/operativo	Presupuesto para seguridad (vial) Recursos del personal para seguridad vial Número de reuniones/charlas informales sobre seguridad Número de revisiones de conformidad, auditorías y revisiones de gestión
Incidentes	Número de cuasi incidentes por km recorrido registrado en informes Número de incidentes por km recorrido Ubicación de incidentes repetidos o punto de alto riesgo reconocido Coste de los incidentes Implicación de terceros Número de días sin incidentes

⁹⁴ ETSC, 2003, Assessing risk and setting targets in transport safety programmes.

⁹⁵ Esto se describe detalladamente en el Informe temático PRAISE sobre Gestión de seguridad vial de 2012

⁹⁶ *ibidem*

El tipo de indicadores dependerá en gran medida de las características específicas de la organización, sus recursos y su capacidad de recopilar y analizar los datos. Se debe animar a los empleadores, especialmente a las PYMES, a que fijen unos objetivos específicos, medibles, alcanzables, relevantes y oportunos. En la tabla siguiente se sugieren algunos de los indicadores básicos que podrían utilizarse. Los que son particularmente relevantes para el caso empresarial son el número, el tipo y la gravedad de las colisiones, así como los costes de los incidentes y los partes al seguro.

Para registrar el progreso y el caso empresarial, las comprobaciones de conformidad deben complementarse y reforzarse mediante revisiones más exhaustivas (o auditorías) del rendimiento general del programa de gestión de seguridad vial.

En la norma ISO 39001 se define auditoría como un "proceso sistemático, documentado e independiente para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas de forma objetiva con el fin de determinar hasta qué punto se cumplen los criterios de la auditoría"⁹⁷. La revisión o auditoría puede ser un proceso interno o externo. Sin embargo, en cualquier caso debe ser independiente y objetivo, y por lo tanto no puede estar dirigido por la dirección ni por la(s) persona(s) responsable(s) del área objeto de la revisión.

Además, para que la supervisión, las comprobaciones de conformidad y las auditorías sean verdaderamente eficaces, es importante que la dirección tenga en cuenta los resultados de dichos procesos de forma regular y se asegure de que se cumplan las recomendaciones resultantes. La dirección debe realizar una revisión exhaustiva, al menos una vez al año⁹⁸.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Identificar los indicadores cuantitativos y cualitativos, basándose en los resultados de la evaluación de riesgos, que abarca conductores, desplazamientos, vehículos, incidentes y entorno operativo;
- Establecer procedimientos claros y líneas de responsabilidad para llevar a cabo la supervisión/recopilación de datos en cada una de las áreas identificadas;
- Integrar la supervisión y evaluación en las operaciones cotidianas de la organización;
- Establecer unos mecanismos claros y estandarizados para la generación de informes sobre incidentes/colisiones y la investigación de estos;
- Establecer procedimientos y facilitar auditorías y revisiones de gestión.

⁹⁷ ISO 39001.

⁹⁸ Esto se describe más detalladamente en el Informe temático PRAISE nº 9 sobre Programas de gestión de seguridad vial laboral

⁹⁹ <http://www.oiraproject.eu/#mainContent#title> www.gurom.de

Ejemplo: Evaluación de riesgos para la movilidad organizacional (GUROM)

La herramienta de evaluación de riesgos y la herramienta de concienciación de peligros sobre movilidad organizacional (GUROM⁹⁹) han sido desarrolladas para empleados y organizaciones por la Universidad de Jena y el Consejo alemán de seguridad vial (DVR). Dado que la evaluación de los riesgos es obligatoria por ley, esta nueva herramienta brinda una aplicación sistemática que permite su implementación. El proyecto pretende proporcionar una evaluación de los riesgos específicamente para el transporte. Incluye recomendaciones para aumentar la seguridad de personas individuales o toda una organización. El proyecto analiza los resultados científicos de la eficacia de las mediciones para evitar colisiones y proporcionar una movilidad segura.

Se basa en el principio de TOP: contexto de Tecnología/Transporte, Organización y Persona. Quienes deseen evaluar sus riesgos, deben rellenar un cuestionario sobre sus riesgos tanto de los desplazamientos laborales *in itinere* como de los desplazamientos por motivos de trabajo. El formulario se rellena en un sitio web protegido exclusivo para ese fin. Las preguntas abarcan varios asuntos relacionados directa e indirectamente con la seguridad, como la elección del modo de desplazamiento, las condiciones laborales, como la carga mental, y la situación personal. Después reciben una respuesta individual sobre su nivel de riesgo junto con recomendaciones y consejos sobre cómo reducir sus riesgos en el transporte. Sus datos serán contrastados con los de otros participantes para que puedan tener una idea más exhaustiva sobre su nivel de riesgo. Las organizaciones también pueden evaluarse como un todo para crear un perfil general. Las medidas sugeridas se basan en intervenciones validadas por el DGUV y el DVR. Actualmente dispone de un inventario de 400 medidas. Las medidas se clasifican en función de los grupos objetivo y la eficacia para los riesgos individuales. Esta base de datos se adapta y amplía de forma constante.

⁹⁹ <http://www.oiraproject.eu/#mainContent#title> www.gurom.de

SECCIÓN VI

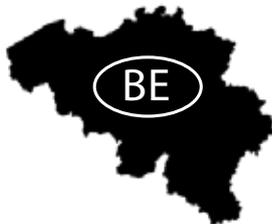
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE ORGANIZACIONES

Aunque la competencia es un gran incentivo, los empleadores proactivos que se preocupan por mejorar su seguridad vial laboral pueden también beneficiarse del intercambio de experiencias con otras empresas. Las autoridades públicas tienen un papel importante a la hora de dirigir a los empleadores para que estos proporcionen información adecuada y material de apoyo. A nivel nacional, existen varios foros de flotas que operan con este fin. Hay otras partes implicadas que también tienen su función: las aseguradoras, por ejemplo, también organizan sus propios seminarios. A continuación, se muestra una lista de algunos de los programas operativos actualmente en Europa.



FRANCIA

En 2006, con el respaldo del gobierno francés, se creó el Comité de pilotaje para la prevención del riesgo vial profesional¹⁰⁰ (Comité Pour la Prévention du Risque Routier Professionnel) que además cuenta con el apoyo de planes de compensación a trabajadores de aseguradoras estatales y regionales. Actúa como un organismo asesor para el Ministerio de transporte y otras autoridades gubernamentales y presenta propuestas sobre la WRRS. Estas últimas incluyen programas y campañas, la proposición de medidas para prevenir los accidentes viales laborales y la difusión de información sobre buenas prácticas en materias como seguridad de la carga, formación de conductores y seguridad de los vehículos. El Comité subraya la importancia de la seguridad vial tanto en los desplazamientos laborales *in itinere* como en los desplazamientos por motivos de trabajo. El Comité respalda y publica información sobre buenas prácticas en diversos temas y también dirige una competición de alcance nacional. En lo que respecta a la gestión de flotas, el Comité muestra una especial preocupación por las furgonetas, y recomienda el uso de los siguientes equipos integrados en los vehículos: airbags, frenos ABS, ESC, una advertencia visual en el salpicadero cuando hay sobrecarga en el vehículo y neumáticos adaptados para un uso profesional de los vehículos.



BÉLGICA

Vayamos a por el cero

El Instituto belga de seguridad vial (BIVV-ISBR) ha creado un foro para animar a los empleadores a gestionar los riesgos viales en el contexto de su campaña "Go for Zero" (Vayamos a por el cero). Las empresas pueden firmar un compromiso por la seguridad vial y mostrar así su apuesta por la seguridad vial. A fecha de marzo de 2014, 257 organizaciones y 237 empresas habían firmado el documento.

La organización también dirige el proyecto "Road Safety @ Work"¹⁰¹ (Seguridad vial en el trabajo). El proyecto tiene por objetivo reducir de forma integrada el número de fallecimientos en la carretera relacionados con el trabajo. Incluye un diagnóstico del riesgo vial en la empresa. El programa analiza varias áreas relacionadas con la seguridad vial y se presentan propuestas para abordar los problemas (tanto de infraestructura como de conducta). Posteriormente, las medidas se someten a una evaluación y revisión, si esta fuera necesaria.

Trucksafe

El programa TRUCKSAFE es una campaña de concienciación diseñada por la Flemish Foundation for Traffic Knowledge (FFT) que cuenta con el respaldo del gobierno flamenco y las principales federaciones nacionales, asociaciones de conductores y otros representantes de la industria, y está dirigida a todos los conductores individuales de camiones y empresas de transporte o empresas que tienen una flota de vehículos pesados en Flandes, Bélgica.

¹⁰⁰ www.risqueroutierprofessionnel.fr

¹⁰¹ <http://ibsr.be/fr/entreprises/road-safety-at-work>

El programa fomenta la colaboración de los conductores y las empresas de camiones con el objetivo de aumentar la seguridad vial. Cualquier persona que firme el programa TRUCKSAFE se compromete a aplicar al menos siete medidas de su elección. Por ejemplo, los conductores pueden comprometerse a ser lo bastante aptos y estar alerta cuando estén detrás del volante, mientras que los empleadores pueden comprometerse a programar unos horarios de conducción viables y un mantenimiento adecuado de su flota de camiones.

La FFT comprueba si las organizaciones han cumplido realmente sus compromisos. Las organizaciones que sí los cumplen, reciben como premio la etiqueta TRUCKSAFE correspondiente a ese año.



IRLANDA

La WRRS es un objetivo prioritario para la Autoridad de salud y seguridad y la Autoridad de seguridad vial, dos agencias estatales de Irlanda. Se ha establecido una cooperación formal entre ambas agencias y el Cuerpo nacional de policía (An Garda Síochána) en materia de seguridad vial para informar y asesorar a los empleadores acerca de su responsabilidad con respecto a la seguridad vial en el trabajo. La Autoridad de seguridad vial, la Autoridad de salud y seguridad y el An Garda Síochána han desarrollado un programa conjunto para impulsar mejoras relacionadas con la WRRS, particularmente en las áreas de conducción en el trabajo, trabajo en las carreteras o cerca de las mismas, y fijación de la carga¹⁰². El programa incluye actividades de concienciación, aplicación, educación, promoción, investigación y análisis de datos. Hasta la fecha, se ha desarrollado conjuntamente una serie de recursos para ayudar a los empleadores a comprender y gestionar la seguridad vial en el entorno laboral, como, por ejemplo: directrices para empleadores sobre la gestión de la conducción en el trabajo, un manual de conducción segura para los conductores profesionales, directrices sobre salud para conductores, una lista de puntos de verificación de riesgos laborales, análisis de casos reales de conducción laboral y vídeos y documentos guía sobre las comprobaciones previas diarias de los vehículos. Las agencias llevan desde 2010 impartiendo seminarios conjuntos a escala regional para empleadores sobre temas de gestión de seguridad vial en el trabajo. Colaboran estrechamente con distintos grupos que representan a empleadores, empleados, formadores y sectores empresariales como el de la agricultura, la construcción y el transporte para potenciar la difusión y la integración del mensaje de la WRRS.

CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

La Carta europea de seguridad vial dispone de más de 2.000 signatarios, entre los que se incluyen gobiernos, PYMES y empresas multinacionales. Los signatarios se comprometen a llevar a cabo acciones concretas que serán autoevaluadas con el fin de incrementar la concienciación sobre la necesidad de reducir los fallecimientos en accidentes de tráfico. Por su parte, la Carta europea de seguridad vial ofrece a las asociaciones firmantes un reconocimiento europeo, al tiempo que ofrece visibilidad a nivel europeo de las medidas de seguridad vial propuestas por dichas asociaciones. La Carta europea de seguridad vial tiene un gran potencial para proporcionar un foro donde compartir las mejores prácticas, promover el caso empresarial e inspirar y motivar a los empleadores para que mejoren la seguridad vial en un ámbito europeo y nacional.



RECOMENDACIONES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE

- Crear foros a nivel nacional que permitan a los empleadores acceder a información sobre el caso empresarial para la ejecución de programas de seguridad vial e intercambiar con sus homólogos información sobre las ventajas de invertir en seguridad vial.
- Desarrollar materiales que sean accesibles y relevantes para organizaciones pequeñas y grandes.



RECOMENDACIONES PARA LOS EMPLEADORES

- Buscar apoyo en foros de flotas seguras y otros miembros clave como empresas, organizaciones de salud y seguridad, sindicatos de trabajadores y cuerpos del orden.

¹⁰² Puede encontrar más información sobre el programa y los recursos publicados en www.vehiclesatwork.ie

ANEXO 1

Lista de puntos de verificación para el caso empresarial de gestión de seguridad vial en el entorno laboral	Sí/No/NA (No aplicable)	Acción si es necesaria
Inversión en seguridad vial		
Evaluación preliminar para ver si la organización requiere gestionar su seguridad vial laboral		
Mejor modelo de gestión de seguridad vial laboral vigente		
Cálculo de costes y costes ocultos		
Director ejecutivo responsable del programa de WRRRM		
Identificación de funciones para la implementación del programa de WRRRM		
Requisitos vigentes para cumplir con la legislación		
Ventajas administrativas identificadas y calculadas		
Ventajas no competitivas identificadas y calculadas		
Modelos de gestión de seguros de riesgos		
Cálculo de ahorros en reclamaciones al seguro		
Petición a la aseguradoras de posibles fondos y respaldo o de un programa alternativo que recompense las mejoras en los resultados de las reclamaciones		
Evaluación de riesgos		
Evaluación de riesgos del usuario vial, desplazamiento, vehículo y sistemas de gestión vigentes conforme a la Directiva 89/391/CEE		
Gestión de los desplazamientos		
Reducción al mínimo de los desplazamientos para evitar la necesidad de viajar.		
Programaciones que permiten a los conductores tener tiempo suficiente para respetar los límites de velocidad y controlar el cansancio y los requisitos legales sobre las horas de conducción y descanso.		
Revisar la programación, asignación de conductores y planificación de ruta de la carga y tratar de forma proactiva el estrés de los conductores en el contexto de un plan de salud y seguridad.		
Gestión del vehículo		
Políticas y procedimientos vigentes para la gestión de los vehículos.		
Inclusión de criterios de seguridad en la compra de los vehículos, como los vehículos con 5 estrellas EuroNCAP y vehículos con tecnologías de seguridad integradas.		
Ejecución de procedimientos para la inspección regular y el mantenimiento de todos los vehículos.		

Lista de puntos de verificación para el caso empresarial de gestión de seguridad vial en el entorno laboral	Sí/No/NA (No aplicable)	Acción si es necesaria
Supervisión y evaluación para documentar el caso empresarial		
Aplicación de indicadores cuantitativos y cualitativos, basándose en los resultados de la evaluación de riesgos que abarca conductores, desplazamientos, vehículos, incidentes y el entorno operativo.		
Identificación de procedimientos claros y líneas de responsabilidad para llevar a cabo la supervisión/recopilación de datos en cada una de las áreas.		
Inclusión de la supervisión y evaluación en las operaciones cotidianas de la organización.		
Aplicación de mecanismos claros y estandarizados para la generación de informes sobre incidentes/colisiones y la investigación de estos.		
Aplicación de procedimientos para facilitar las auditorías y las revisiones de gestión.		
Responsabilidad social corporativa (CSR)		
Inclusión de las ventajas de un programa de seguridad vial laboral en el programa de CSR.		
Inclusión de la seguridad vial en la matriz de materialidad de CSR.		
Intercambio de buenas prácticas e ideas		
Búsqueda de apoyo en foros de flotas seguras y otros miembros clave como empresas, organizaciones de salud y seguridad, sindicatos de trabajadores y cuerpos del orden.		

ANEXO 2

Lista de posibles costes:¹⁰³

Costes del vehículo	Recuperable/asegurado
Recuperación y almacenamiento	Sí/no
Reparación del vehículo	Sí/no
Tiempo de inactividad y sustitución del vehículo	Sí/no
Nuevo vehículo si es siniestro total	Sí/no
Reducción del valor de reventa	Sí/no
Costes de la vida útil del vehículo alquilado, si es siniestro total	Sí/no
Aumento de franquicia y primas del seguro	Sí/no
Costes del conductor	Recuperable/asegurado
Pérdida de pericia	Sí/no
Indemnización por lesiones personales	Sí/no
Pérdida de productividad debido a ausencia por lesiones	Sí/no
Conductor sustituto (horas extraordinarias, temporalidad)	Sí/no
Prestaciones médicas y sociales	Sí/no
Terapia	Sí/no
Revaluación y formación	Sí/no
Costes de terceros	Recuperable/asegurado
Daños del vehículo	Sí/no
Tiempo de inactividad del vehículo y pérdida de ganancias	Sí/no
Daños de la propiedad	Sí/no
Indemnización por lesiones personal y rehabilitación	Sí/no
Gastos de hospital	Sí/no
Molestias	Sí/no
Desembolsos que incluyen testimonios de expertos, informes policiales, estudios post-mortem si hay fallecimiento y notas o informes de los médicos de cabecera	Sí/no
Honorarios de abogados, tribunales y especialistas	Sí/no
Sanciones	Sí/no
Otros costes	Recuperable/asegurado
Reenvío de pedidos	Sí/no
Penalizaciones por entregas incumplidas/retrasadas	Sí/no
Atención al cliente/fondo de comercio/ventas perdidas	Sí/no
Materiales dañados/perdidos	Sí/no
Daños en la propia propiedad	Sí/no
Tiempo de investigación	Sí/no
Tiempo de gestión y administración	Sí/no
Imagen/reputación/relaciones públicas	Sí/no
Aumento de la congestión	Sí/no
Impuestos adicionales para cubrir las mejoras en seguridad vial	Sí/no

¹⁰³ Murray, W. (2011) Sustaining Work-Related Road Safety in Hard Times: understanding collision costs.

ANEXO 3

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bélgica	Total de accidentes mortales laborales				164	118	134	130	109
	Accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>				61	42	52	48	42
	Porcentaje de accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>				37,2%	35,6%	38,8%	36,9%	38,5%
Francia	Total de accidentes mortales laborales			1029	956	894	888	945	881
	Accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>			407	387	356	359	393	323
	Porcentaje de accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>			39,6%	40,5%	39,8%	40,4%	41,6%	36,7%
Alemania	Total de accidentes mortales laborales	1208	1246	1122	1030	818	886	892	886
	Accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>	562	535	503	458	362	367	394	386
	Porcentaje de accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>	45,7%	42,9	44,8%	44,5%	44,3%	41,4%	44,2%	43,6%
Finlandia	Total de accidentes mortales laborales		71	76	60				
	Accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>		17	28	19				
	Porcentaje de accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>		23,9%	36,8%	31,7%				
España	Total de accidentes mortales laborales					831	757	716	564
	Accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>					199	188	128	100
	Porcentaje de accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>					23,9%	24,8%	17,9%	17,7%
Suecia	Total de accidentes mortales laborales	91	99	110	84	56			
	Accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>	23	31	35	16	16			
	Porcentaje de accidentes mortales en desplazamientos laborales <i>in itinere</i>	25,3%	31,3%	31,8%	19,0%	28,6%			

DATOS TOTALES OBTENIDOS DE LAS FUENTES SIGUIENTES:

Fonds des accidents du travail Belgium, disponible en:

http://fat.fgov.be/site_fr/stats_etudes/tableaux_stats/tableaux-2012/accidents-chemin-2012/documents/22.1.1.-2012-FR.pdf

Fonds des accidents du travail Belgium, disponible en:

http://fat.fgov.be/site_fr/stats_etudes/tableaux_stats/tableaux-2012/accidents-lieux-2012/documents/2.1.-2012-FR.pdf

Eurogip, 2013, "Statistical review of occupational injuries, France, 2012 data", disponible en:

http://www.eurogip.fr/images/documents/3597/Eurogip_90EN.pdf

Eurogip, 2011, "Statistical review of occupational injuries, Finland, 2008 data", disponible en:

http://www.eurogip.fr/images/publications/Eurogip_point_stat_FI08_66E.pdf

Eurogip, 2014, "Statistical review of occupational injuries, Germany, 2009-2012 data", disponible en: http://www.eurogip.fr/images/publications/Eurogip_Point_Stat_All0912_93EN.pdf

Eurogip, 2011, "Statistical review of occupational injuries Sweden, 2008-2009 data", disponible en: http://www.eurogip.fr/images/publications/Eurogip_Point_stat_Sweden_08_09EN.pdf

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2009, "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", pág. 3, disponible en:

<http://www.oect.es/Observatorio/Contenidos/InformesPropios/Desarrollados/Ficheros/Informe%20de%20ATT%202009.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2010, "Informe de Accidentes Laborales de Tráfico", pág. 3, disponible en:

<http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Monografias/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/Informe%20accidentes%20laborales%20de%20tr%C3%A1fico%202010.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2011, "Accidentes laborales de Tráfico 2011", disponible en:

<http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Monografias/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/ACCIDENTES%20DE%20TRAFICO%202011%20%283%29.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2012, "Accidentes laborales de Tráfico 2012", disponible en:

<http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Monografias/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/ACCIDENTES%20DE%20TRAFICO%202012.pdf>

BIBLIOGRAFÍA

- Brake Factsheet, (2013), Saving Money Through Fleet Risk Management: <http://www.rse.org.au/getattachment/1328a6e4-421a-4ba9-86cc-ee6c7e097203/Saving-money-through-fleet-risk-management.aspx>
- Cooke, P. (2002), Duty of Care and Best Practice Cars on Business, University of Buckingham
Department for Transport, Reported Road Casualties Great Britain 2011, 2012, disponible en: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/269601/rrcgb-2012-complete.pdf
- Cohen, E. (2011), Are CSR managers complicit in 1.3 million deaths a year? <http://www.csrwire.com/blog/posts/139-are-csr-managers-complicit-in-1-3-million-deaths-per-year#>
- Coyle, M. (2002), An evaluation of the effectiveness of fuel management in large goods vehicle operations. PhD, University of Huddersfield Visite <http://imise.co.uk>
- Dubens, E. y Murray, W. (2000), Creating a crash-free culture, 4Di, Brighouse, Reino Unido
- ETSC (2001), The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes
- ETSC (2011), EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers PRAISE Thematic Report 7
- ETSC (2011), Driving for Work Managing Speed PRAISE Thematic Report 8
- ETSC (2012), Work-related Road Safety Management Programmes PRAISE Thematic Report 9
- ETSC (2013), 7th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target?
- Comisión Europea (2011), Orientaciones de políticas de seguridad vial
- Comisión Europea (2005), Causas y circunstancias de accidentes de trabajo en la UE
- Grayson, G. B. y Helman, S. (2011), Work-related road safety: a systematic review of the literature on the effectiveness of interventions. Research report 11.3. Institute of Occupational Safety and Health
- Norma internacional ISO 39001
- Murray, W. y Dubens, E. (2001), Driver assessment including the use of interactive CD-ROMs, Documento presentado en la 9ª Conferencia mundial sobre investigación en transporte, Seúl, 24-27 de julio
- Murray, W. (2002), CARRS-Q, Evaluating and improving Fleet safety in Australia
- Murray, W., Newnam, S., Watson, B., Davey, J. y Schonfeld, C. (2003), Evaluating and improving fleet safety in Australia. Canberra: ATSB. www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2003/eval_fleetsafe.aspx
- Murray, W. (2004), The driver training debate. Roadwise: Journal of the Australasian College of Road Safety, Vol. 14 (4), mayo 2004, pág. 3-5.
- Murray, W., Faulks, I. y Watson, B. (2007), Targeting road safety interventions at young workers and family members through the workplace. En Proceedings of the Australasian College of Road Safety's 2007 Conference – 'Infants, Children and Young People and Road Safety', Sídney, agosto 2007
- Murray, W., et al., (2009), Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of occupational road safety worldwide. www.virtualriskmanger.net/niosh
- Murray, W. (2010), Sustaining work-related seguridad vial in hard times: understanding collision costs. Unpublished guidance on fleet safety costs. Interactive Driving Systems.
- Murray W. y Watson B. (2010), Work-related road safety as a conduit for community road safety. Journal of the Australasian College of Road Safety, Vol. 21 (5), pág. 65-71
- Murray, W. (2012), The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors", disponible en http://archive.etsc.eu/documents/workrelated_road_safety_business_case_template_2012.pdf
- Administración nacional de riesgo vial en autopistas (publicación 04/2014) The Economic Burden of Traffic Crashes on Employers, <http://www.nhtsa.gov/people/injury/airbags/EconomicBurden/index.html>
- Navestad, T-O., Phillips, R.O. (2013) Traffic Accidents Triggered by Drivers at Work – a Survey and Analysis of Contributing Factors TOI Report

OCDE (2006), Speed Management

Polk (2009), Copenhagen Economics Company Car Taxation

Porter, M.E. y Kramer, M.R. (2006), The link between competitive advantages and corporate social responsibility, Harvard Business Review

Pratt, S. (2011), The Role of Institutional Structures, Interest Groups, and Framing in Explaining Occupational Road Safety Policy in the European Union and Member States: An Application of the Advocacy Coalition Framework and Multi-level Governance

Price, A., et al, (2009), Building work-related seguridad vial into organisational DNA: Case study of Vauxhall. Draft paper, currently in review process for Journal of the Australasian College of Road Safety

Safety Net (2009), Work Related Road Safety, Disponible en: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/work_related_road_safety.pdf

Schade, W. y Rothengatter, W., (2011), W. Economic Aspects of Sustainable Mobility, European Parliament Policy Department, disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201111/20111118ATT31837/20111118ATT31837EN.pdf>

Shaw, K. (2009), Global Road Safety Partnership Draft Fleet Safety Manual Part 1

Transport for London (2013), Improving Road Safety Through Procurement

Wallington D., Murray W., Darby P., Raeside R. y Ison S. (2014), Work-related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (BT). Ley del transporte 32, pág. 194-202

Work-related traumatic injury fatalities, (2012), Safe work Australia

Virtual Risk Manager (2011), Safety Project Plan

Consejo europeo de seguridad en el transporte

20 Avenue des Celtes
B-1040 Bruselas
information@etsc.eu
Tel: +32 2 230 4106
www.etsc.eu/pin
🐦 @ETSC_EU



European Transport Safety Council

FUNDACIÓN MAPFRE

Área de Seguridad Vial
Pº Recoletos, 23 -4ª planta
28004 Madrid
fundacion.seguridadvial@mapfre.com
Tel: +34 91 602 21 00
www.fundacionmapfre.org

FUNDACIÓNMAPFRE