



## Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados

Seguridad vial laboral  
Programas de gestión

## Miembros

Accident Research Unit, Medical University Hannover (D)  
Association Prévention Routière (F)  
Austrian Road Safety Board (KFV) (A)  
Automobile and Travel Club Germany (ARCD) (D)  
Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV) (B)  
Central Denmark Region (Region Midtjylland) (DK)  
Centre for Transport and Logistics (CTL),  
University of Rome "La Sapienza" (I)  
Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of Brescia  
(I)  
Chalmers University of Technology (S)  
Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) (ES)  
Confederation of Organisations in Road Transport  
Enforcement (CORTE) (Int)  
Czech Transport Research Centre (CDV) (CZ)  
Danish Road Safety Council (DK)  
Dutch Safety Board (NL)  
European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) (Int)  
Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) (Int)  
Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety Committee  
of Insurance Companies VALT (FIN)  
Finnish Traffic Safety Agency (Trafi) (FIN)  
Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV) (BE)  
Folksam Research (S)  
Fondazione ANIA (I)  
German Road Safety Council (Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat) (DVR) (D)  
Global Road Safety Partnership (Int)  
Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)  
Institute for Transport Studies, University of Leeds (UK)  
INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety, University  
of Valencia (ES)  
Liikenneturva (FIN)  
Lithuanian National Association Helping Traffic Victims  
(NPNAA) (LT)  
Motor Transport Institute (ITS) (PL)  
MOVING International Road Safety Association e.V. (Int)  
Norwegian Abstaining Motorists' Association (NO)  
OR YAROK (IL)  
Parliamentary Advisory Council for Transport Safety  
(PACTS) (UK)  
Road and Safety (PL)  
Road Safety Authority (IE)  
Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)  
Road Traffic Safety Agency, Republic of Serbia (SRB)  
Safer Roads Foundation (UK)  
Slovenian Traffic Safety Agency (SI)  
Swedish National Society for Road Safety (S)  
Swiss Council for Accident Prevention (bfu) (CH)  
Transport Infrastructure, Systems and Policy Group  
(TISPG) (PT)  
Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety  
(NO)  
Transport Safety Research Centre, University of  
Loughborough (UK)  
University of Birmingham (UK)

## Junta Directiva

Professor Herman De Croo  
Professor Richard Allsop  
Dr. Walter Eichendorf  
Professor Pieter van Vollenhoven  
Professor G. Murray Mackay  
MEP Brian Simpson  
MEP Ines Ayala Sender  
MEP Dieter-Lebrecht Koch  
MEP Corien Wortmann-Kool  
Dirk STERCKX

## Secretariado

Antonio Avenoso, Executive Director  
Ellen Townsend, Policy Director  
Graziella Jost, Director of Projects  
Ilyas Daoud, Project Officer  
Francesca Podda, Project Officer  
Julie Galbraith, Project Officer  
Mircea Steriu, Communications Officer  
Paolo Ferraresi, Financial Officer

## Informes temáticos PRAISE

### Editores

Ellen Townsend  
[ellen.townsend@etsc.eu](mailto:ellen.townsend@etsc.eu)  
Julie Galbraith  
[julie.galbraith@etsc.eu](mailto:julie.galbraith@etsc.eu)

Para más información sobre las actividades del ETSC y  
cómo afiliarse, póngase en contacto con:  
ETSC  
Avenue des Celtes 20  
B-1040 Brussels  
Tel. +32 2 230 4106  
Fax. +32 2 230 4215  
E-mail: [information@etsc.eu](mailto:information@etsc.eu)  
Internet: [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)



PRAISE recibe apoyo financiero de la Comisión Europea, el Consejo de Seguridad Vial alemán (DVR),  
Fundación MAPFRE y el Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes (bfu).

Los contenidos de esta publicación son exclusiva responsabilidad del ETSC y no reflejan necesariamente la visión de sus  
patrocinadores.

PRAISE es un proyecto cofinanciado por la Comisión Europea e implementado por la ETSC sobre la prevención de lesiones y accidentes de tráfico para la seguridad de los empleados (PRAISE, por sus siglas en inglés). El objetivo del proyecto es avanzar el trabajo relacionado con la administración de la seguridad vial y ofrecer conocimiento a los empleadores que deban enfrentarse a este desafío. También apunta a presentar estándares de seguridad vial en el entorno laboral de los Estados Miembro de la UE y a ejercer funciones de asesoría a nivel europeo: la seguridad vial laboral es un área de la política de seguridad vial que necesita claramente una renovación del compromiso político.

## Programas de gestión en Seguridad Vial Laboral (SVL)

### Índice

Generalidades del informe	4
Parte 1. ¿Dónde empezar?	4
Parte 2. Análisis comercial	6
2.1 Ventaja competitiva: “destacar por encima de los demás”	7
2.2 Responsabilidad Social Corporativa (RSC)	7
2.3 Adjudicaciones y contratos	8
2.4 Trabajo de colaboración	8
2.5 Intercambio de pares	8
2.6 Ejemplo de estudios de caso	8
Parte 3. Gestión y liderazgo	10
3.1 Liderazgo	10
3.2 La Seguridad Vial Laboral (SVL): ¿Quién es el responsable?	10
3.3 Cultura de seguridad	11
3.4 Modelos de gestión	11
Parte 4 Risk Assessment, Monitoring and Evaluation	16
4.1 Evaluación del riesgo en el sector del transporte	16
4.2 Herramientas de evaluación del riesgo	17
4.3 Monitorización y evaluación	19
Parte 5. Política de Seguridad Vial Laboral (SVL)	22
Parte 6. Riesgos comunes y cómo gestionarlos	24
6.1 Velocidad	24
6.2 Alcohol y fármacos medicinales o drogas	24
6.3 Fatiga	25
6.4 Distracción	25
Parte 7. Gestión y planificación de trayectos	26
Parte 8. Gestión de empleados y comunicaciones internas	27
8.1 Comunicaciones y participación	27
8.2 Sanciones o incentivos para los empleados	30
8.3 Contratación y aptitud	31
8.4 Formación	32
Parte 9. Gestión del vehículo	34
9.1 Selección y adquisiciones	34
9.2 Vehículo y conductor	35
9.3 Inspección y mantenimiento	36
Anexo 1	38
Anexo 2	39

## Generalidades del informe

Este informe presenta los principales elementos de la gestión de la Seguridad Vial Laboral (SVL) como medio para atajar los riesgos viales relacionados con el trabajo. Comienza definiendo por qué los empleadores deberían prestar atención a la SVL y ofrece ideas sobre cómo comenzar en las organizaciones individuales. Una parte de esto es presentar el análisis comercial para la gestión de los riesgos viales y demostrar que los empleadores pueden conseguir un ahorro invirtiendo de forma proactiva en la seguridad vial. La tercera sección ahonda en la importancia del liderazgo al introducir un programa de SVL e integrarlo en la estructura directiva. Se presentan brevemente diferentes modelos de gestión, con estructuras que apuntan al control del riesgo. La siguiente sección se centra en la evaluación del riesgo, y explica cómo en última instancia esta ayuda a eliminar el riesgo en su conjunto y, en caso de no ser posible, a minimizarlo. Presenta el enfoque de la evaluación del riesgo y luego lo aplica específicamente al transporte. Posteriormente, el informe analiza qué indicadores deberían monitorizarse y evaluarse, y aporta sugerencias sobre cómo se podría llevar esto a cabo. Además, destaca la necesidad de tener en cuenta al conductor, al trayecto y al vehículo. La gestión de conductores y las comunicaciones internas se presentan junto con una introducción a la gestión de trayectos. Se debate la importancia de preparar una política sobre seguridad vial laboral y se ofrece un posible ejemplo. El informe también incluye un resumen de las medidas clave para abordar áreas de riesgos comunes de la SVL, como la velocidad, el alcohol, las drogas y las medicinas, la fatiga y las distracciones. La parte final analiza lo que debe tratarse en el área de gestión y mantenimiento de vehículos. Un estudio reciente destacaba la necesidad de incrementar los niveles de evaluación del enfoque directivo sobre la seguridad vial laboral para apoyar las intervenciones a nivel organización. El informe hace amplias referencias a otros informes preparados en el contexto del proyecto PRAISE<sup>2</sup>.

### Parte 1. ¿Dónde empezar?

Asumir la responsabilidad de mejorar la SVL mejorará el conjunto de la seguridad vial en Europa. Unas 31 mil vidas se perdieron en las carreteras europeas en 2011. De ellas, un amplio porcentaje de ellas se produjeron en accidentes laborales o de camino o regreso del mismo. Las cifras dejan claro que las colisiones por accidentes de tráfico<sup>3</sup> representan cerca del 40% de los incidentes con fallecimiento<sup>4</sup>. Además, tiene lógica comercial diseñar e implementar un programa de gestión de SVL, tal como se analizará en el Informe Temático PRAISE.

País (datos de 2007, excepto Alemania de 2006)	Austria	Bélgica	Francia	Alemania	España
Total fallecidos	192	175	1029	1117	1167
% de los cuales murieron en la carretera	54	53	48	61	40
Total muertes laborales	130	96	622	642	826
% de los cuales murieron en la carretera	32	32	23	34	20
Total de muertes en accidentes hacia o desde el trabajo	62	79	407	475	341
% de los cuales murieron en la carretera	100	81	86	97	89

Figura 1: Colisiones en carretera de índole laboral y al ir/volver del trabajo<sup>5</sup>

En los Estados Miembro de la UE, cumplir con el deber de cuidado, salud y seguridad laboral y la seguridad vial son necesidades esenciales para los empleadores. La Directiva Marco Europea 89/391/CEE sobre la salud y la seguridad de los empleados<sup>6</sup> exige a cada empleador en Europa que asuma una evaluación del riesgo con arreglo a los principios de la prevención. Esto debería incluir a los empleados que viajan para trabajar. Algunos Estados Miembro tienen legislación adicional que detalla las obligaciones de los empleadores para eliminar los riesgos relativos a la conducción laboral. Los Estados Miembro también han desarrollado documentos de orientación específicos para aplicar la Directiva Marco sobre SVL. Los empleadores deben preguntarse a sí mismos si cumplen con esta legislación de la UE y con la suplementaria a nivel nacional.

<sup>1</sup> Grayson, G. B. and 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

<sup>2</sup> <http://www.seguridadvialnaempresa.com/praise.php>

<sup>3</sup> Comisión Europea (2005) Causas y circunstancias de accidentes laborales en la UE

<sup>4</sup> Esto hace referencia a la "rama de transporte" y a los accidentes de transporte y tráfico vial con resultado mortal en la Clasificación Estadística de Actividades Económicas de la Comunidad Europea. Los datos no incluyen desplazamientos in itinere ni tampoco incluyen a Irlanda o el Reino Unido.

<sup>5</sup> Eurogip (2009). Le risque routier encouru par les salariés en Europe. Actualisation du rapport Eurogip-05/F publié en 2003 August, Eurogip-40/F, [www.eurogip.fr/en/docs/Eurogip\\_risque\\_routier\\_2009\\_40F.pdf](http://www.eurogip.fr/en/docs/Eurogip_risque_routier_2009_40F.pdf)

<sup>6</sup> Directiva del Consejo 89/391/CEE de 12 de junio de 1989 sobre la introducción de medidas para fomentar mejoras en seguridad y salud laboral para los trabajadores

Un nuevo Estándar Internacional ISO 39001 para la gestión de la seguridad del tráfico vial (pendiente de publicación en diciembre de 2012) ofrecerá un marco de trabajo útil para la mejora continua del trabajo de seguridad vial. Aquellos que buscan comenzar el proceso deberían seguir los siguientes pasos:

- “identificar su papel en el sistema del tráfico vial;
- Identificar los procesos, actividades y funciones asociadas de la organización que pueden tener un impacto sobre la seguridad del tráfico vial;
- Determinar la secuencia e interacción de estos procesos, actividades y funciones”<sup>7</sup>

Además, cada empleador debería hacerse las preguntas que aparecen definidas en la tabla a continuación, a fin de evaluar si necesita gestionar la SVL y qué tipos de actividades de transporte efectúa<sup>8</sup>. Es importante identificar las necesidades de transporte y el nivel de exposición al riesgo para usuarios no monitorizados<sup>9</sup>.

### Recomendaciones a los empleadores

\* Realizar el primer análisis de necesidades para gestionar el trabajo sobre riesgos viales laborales en la organización.

¿LA EMPRESA NECESITA GESTIONAR LA SEGURIDAD DE SU FLOTA?
¿Utilizamos vehículos para trabajar?
¿Nuestros empleados conducen con fines laborales?
¿Los empleados u otras personas conducen en nuestras instalaciones?
¿Ofrecemos vehículos personales a los empleados?
¿Contratamos servicios de transporte?
Si la respuesta a cualquiera de las preguntas anteriores es “sí”, la dirección ejecutiva es responsable de garantizar que existen los sistemas y controles apropiados y que funcionan de forma efectiva

<sup>7</sup> ISO 39001 Borrador del Estándar Internacional 39001

<sup>8</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual Part 1

<sup>9</sup> ISO 39001 Borrador del Estándar Internacional 39001



## Parte 2. Análisis comercial

Existen argumentos económicos convincentes para preparar e implementar un programa de gestión de la SVL. Muchos empleadores solo se centran en la seguridad de la flota como respuesta reactiva a participar en una colisión o muerte. Un enfoque más holístico podría producir beneficios en otras áreas también, ya que la seguridad está estrechamente ligada a la calidad, el servicio al cliente, la eficiencia, los programas medioambientales y conseguir mayor eficiencia<sup>10</sup>. En cuanto a eficiencia, esto podría derivar en una mejor eficiencia energética<sup>11</sup>, así como menos tiempo de baja debido a una programación distinta<sup>12</sup>. Otro efecto positivo es que probablemente pueda reducir el desgaste y la rotura de los vehículos<sup>13</sup> y se consiga un mejor valor residual. Además, se suele olvidar que, en caso de producirse una colisión, esto puede derivar en pedidos perdidos, por lo que la reputación de un empleador puede verse afectada independientemente de un día o semana de trabajo perdidas.

Los beneficios se pueden reflejar de diferentes maneras:

- Menores costes operativos mediante mejores estándares de conducción (consumo de combustible / costes de mantenimiento de vehículos);
- Menos bajas laborables producidas por accidentes;
- Menor riesgo de enfermedades laborales;
- Reducción del estrés y aumento de la moral y de la satisfacción laboral;
- Menor necesidad de investigación y papeleo;
- Reducción del tiempo perdido debido a reorganización del calendario laboral;
- Menos vehículos de baja en el taller;
- Menos órdenes sin cumplir y oportunidades comerciales perdidas, reducción del riesgo de pérdida de confianza de los clientes;
- Menor probabilidad de que se les retire el carné a empleados de vital importancia<sup>14</sup>.

La mayoría de los empleadores podría revisar el coste de la prima de su seguro y cualquier exceso, pero las implicaciones financieras mucho más allá son los costes ocultos asociados con cada incidente/colisión laboral. Las investigaciones muestran que los costes de lesiones en el lugar de trabajo normalmente los sufren en un 40% el empleado, en un 30% el empleador y en otro 30% la comunidad en su conjunto<sup>15</sup>. El Instituto Internacional de Control de Pérdidas (ILCI, en inglés) indica que por cada euro pagado por una empresa aseguradora existen entre 8 y 53 euros de pérdidas sin asegurar, dependiendo de la gravedad de la colisión<sup>16</sup>. Las investigaciones llevadas a cabo por el Comité de Salud y Seguridad de Reino Unido<sup>17</sup> identificaron que los costes "iceberg" (aquellos por debajo de la línea del agua) pueden ser de 8 a 36 veces mayores que los visibles "por encima del nivel del agua".

Los accidentes suelen tener implicaciones financieras sobre la actividad comercial que abarcan costes más allá de los informados. Esto se puede ilustrar mediante el siguiente modelo de costes de colisiones<sup>18</sup>:

Elemento de coste	Ejemplo
Costes por daños propios	1.200€ (1.000£)
Costes por daños a vehículos de terceros	1.200€ (1.000£)
Costes por lesiones a terceros (por ej., latigazo cervical)	1.200€ (1.000£)
Coste informado del accidente	3.600€ (3.000£)
Coste total de la colisión (incluyendo costes ocultos al doble de los costes informados)	7.200€ (6.000£)
Ingresos necesarios para financiar un solo accidente mediante un beneficio de 10% de las ventas	72.000€ (60.000£)
Ventas de producto a 0,50 €(0,50 £) necesarias para financiar los costes de seguridad de la flota	144.000€ (120.000£)

<sup>10</sup> Murray, W. CARRS-Q, Evaluating and improving Fleet safety in Australia (2002)

<sup>11</sup> Consulte el Informe Temático PRAISE n.º 8 sobre Velocidad, incluyendo la sección sobre ecoconducción.  
[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_8.pdf)

<sup>12</sup> Consulte el Informe Temático PRAISE n.º 8 sobre Velocidad, y también el Informe Temático 7 sobre Fatiga, Sección sobre Planificación de Itinerarios.

<sup>13</sup> Consulte la sección de este informe sobre adquisición y mantenimiento de vehículos

<sup>14</sup> Murray, W (2010) Sustaining work-related road safety in hard times: understanding collision costs. Unpublished guidance on fleet safety costs. Interactive Driving Systems

<sup>15</sup> Murray, W et al (2003) Evaluating and improving fleet safety in Australia. Canberra: ATSB

<sup>16</sup> ILCI citado en Zurich Risk Engineering Managing Work Related Risks (2008)

<sup>17</sup> HSE (1993) The costs of accidents at work, Health and Safety Executive Publications, Sheffield

<sup>18</sup> Murray, W (2010) Sustaining work-related road safety in hard times: understanding collision costs. Unpublished guidance on fleet safety costs. Interactive Driving Systems

Por este siniestro se decidió multiplicar por 2 la cifra de 3600 € para identificar los costes ocultos. Para cubrir el coste de colisión de 3600 € se necesitarían beneficios por 72.000 € lo que equivale a 120 mil unidades del producto hipotético de la empresa. Por lo tanto, la empresa debe preguntarse: “¿Es más fácil vender 120 mil unidades de nuestro producto o ser más proactivos para evitar esta colisión?”. En el clima económico actual, dichos modelos son necesarios para justificar inversiones directas en programas de seguridad. También se pueden utilizar para prever costes a largo plazo y beneficios potenciales de invertir en la adopción de una política proactiva de seguridad para la flota. Algunas organizaciones han dilucidado cuántos de sus productos o servicios principales deberían vender para poder pagar las pérdidas no aseguradas relacionadas con las colisiones que tenían. Según Nestlé, para poder pagar las pérdidas no aseguradas asociadas con las colisiones anuales de toda su flota europea (2006), tendrían que vender 235.000.000 unidades de Kit-Kat.

Localizar los riesgos mediante un análisis comercial también es una nueva mejora que se detalla en “¿Por qué es importante la seguridad de la flota?”<sup>19</sup>. La financiación del riesgo significa analizar la financiación de:

- Un análisis comercial detallado, de costes e interno, para la Junta.
- Consultar al asegurador, a la empresa de renting o al proveedor de vehículos que ofrezca financiación conjunta para la gestión del riesgo.
- Centrar la atención en la recuperación de pérdidas no aseguradas y utilizar el dinero aportado por terceros para invertir en programas contra el riesgo<sup>20</sup>.

Este enfoque se cubre en más detalle más abajo, en el modelo de gestión de seguros del riesgo, en la Parte 3.

Contar con un programa de SVL también puede levantar la moral del personal y evitar una alta rotación del mismo. Consulte también el Informe PRAISE 3 sobre Aptitud para conducir<sup>21</sup>, que explica los beneficios, financieros y de otra índole, de la “Promoción de la salud en el trabajo”. Por ejemplo, las investigaciones demuestran que invertir en la promoción de la salud laboral tiene un rendimiento sobre la inversión de uno a 2,5 - 4,8 puntos en los costes de absentismo.

## 2.1 Ventaja competitiva: “destacar por encima de los demás”

Las empresas privadas también pueden citar altos estándares en gestión de la seguridad vial como un área que puede otorgarles una ventaja competitiva sobre otros que ofrecen los mismos servicios en el sector. Los procedimientos de seguridad vial deberían incluirse en otras áreas de gestión tales como la certificación de la calidad, las promociones de marketing y, así, también podría obtenerse un beneficio comercial de ellas<sup>22</sup>. Esto es especialmente importante en caso de una pequeña empresa que ofrezca un servicio de transporte a un gran contratista que cite específicamente la seguridad vial como criterios de selección de un subcontratista. Las empresas, especialmente en un entorno comercial duro, procuran formas de destacar del resto y ofrecer estándares suplementarios, incluyendo enfoques sobre la seguridad. Un programa proactivo de riesgo en carretera puede también ayudar a que las empresas estén al día y protegidas ante requisitos y normas legales y para obtener una ventaja competitiva en comparación con sus competidores más “reactivos”. Algunas empresas incluso han llegado a usar la seguridad como parte de su proceso de desarrollo comercial y para ayudarles a diversificar mediante la promoción de sistemas de seguridad entre los demás<sup>23</sup>. Otros explican que un fuerte estándar de seguridad también da seguridad a los clientes<sup>24</sup>.

## 2.2 Responsabilidad social corporativa

Un creciente número de empresas europeas promueve la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) como respuesta a una variedad de presiones sociales, medioambientales y económicas. Al hacerlo, las empresas invierten en su futuro y esperan que el compromiso voluntario que adopten les ayude a incrementar su rentabilidad. A nivel comercial existe una relación entre seguridad, calidad, atención al cliente, eficacia y el medio ambiente. Como resultado, la RSC aborda el tema de la salud y la seguridad laboral, incluyendo la seguridad vial. Algunos empleadores involucrados en el transporte informaron específicamente que sus implicados tenían interés en sus indicadores de rendimiento de seguridad vial incluidos en sus informes de RSC<sup>25</sup>. Ser socialmente responsable significa ir más allá del cumplimiento legal e invertir “más” en capital humano, el medio ambiente y las relaciones con los implicados. La seguridad vial tiene un gran impacto en la sociedad, y por ello puede tener un papel fundamental a la hora de mejorar o dañar la RSC de una empresa. Una colisión de alto perfil en la que participe un vehículo de empresa con su logo puede tener un impacto negativo duradero sobre la imagen de la empresa. La reputación de la empresa se consigue con mucho esfuerzo y se pierde con facilidad. Por otra parte, el reconocimiento externo a un buen desempeño vial de la flota puede ser una herramienta eficaz de marketing.

<sup>19</sup> Murray,W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”, <http://www.drivingforbetterbusiness.com/pool/business-case-w-murray-070109.pdf>

<sup>20</sup> ibid

<sup>21</sup> [http://www.seguridadvialnaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_3.pdf](http://www.seguridadvialnaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_3.pdf)

<sup>22</sup> EU OSHA FACTS 18 Preventing Road Accidents Involving Heavy Goods

<sup>23</sup> Murray,W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”, <http://www.drivingforbetterbusiness.com/pool/business-case-w-murray-070109.pdf>

<sup>24</sup> [http://www.seguridadvialnaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_1.pdf](http://www.seguridadvialnaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_1.pdf)

<sup>25</sup> [http://www.seguridadvialnaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_7.pdf](http://www.seguridadvialnaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_7.pdf)

## 2.3 Adjudicaciones y contratos

Las adjudicaciones y los contratos deberían incluir incentivos para elevar la seguridad como criterios para conceder contratos. La responsabilidad de la SVL, una gestión apropiada del riesgo y el uso de medidas de prevención deben extenderse a lo largo de toda la cadena de suministros<sup>26</sup>. Los servicios de transporte pueden subcontratarse, pero la responsabilidad no se puede tercerizar. Este principio ya se incluye en la legislación sobre conducción y horas de descanso, y no debe derivar en menores niveles de seguridad. Indica que los expedidores, contratistas principales, subcontratistas y agencias de empleo de conductores deben asegurar que las agendas de transporte cumplan con las disposiciones sobre horas de conducción. Suecia estableció un sistema para promover la seguridad y la sostenibilidad en la contratación de transporte<sup>27</sup>.

## 2.4 Trabajo de colaboración

La participación y la asociación deberían ir más allá de los conductores y empleados, e incluir buscar apoyos e ideas de aseguradoras, pares, organizaciones de salud y seguridad, los agentes del orden (incluyendo la policía y las organizaciones de seguridad vial)<sup>28</sup>. Las organizaciones deberían consultar datos de reclamaciones de sus aseguradoras, informes de policía e información de los sindicatos. Algunos sindicatos han desarrollado material de orientación sobre cómo gestionar el riesgo vial laboral<sup>29</sup>.

## 2.5 Intercambio de pares

A pesar de que la competencia es un gran incentivo, los empleadores proactivos que asuman un interés dedicado para mejorar sus riesgos viales laborales también pueden verse beneficiados del intercambio de experiencias con sus pares. A nivel nacional existen algunos foros de flotas con este fin. Un buen ejemplo es el Programa *Driving for Better Business* (Conducir para obtener mejores negocios) de Reino Unido<sup>30</sup>. Utiliza a participantes de estas comunidades para promover los beneficios comerciales de una gestión eficaz del riesgo vial. Los campeones comerciales, algunos de los cuales aparecen en el proyecto PRAISE, constituyen el elemento central de la campaña Conducir para obtener mejores negocios. Son empresas que están preparadas para dar el paso de promover las buenas prácticas en SVL llevando el mensaje a otras empresas. Cada Campeón hace público un estudio de caso para demostrar cómo se gestiona la conducción laboral.

## 2.6 Ejemplos de estudios de caso

### British Telecommunications (BT)<sup>31</sup>

Entre los empleados se ha conseguido crear una cultura de conducción segura, que ha tenido un impacto beneficioso en las estadísticas y los costes a largo plazo, reduciendo las reclamaciones de 59 a 31 por cada 1000 vehículos y los costes anuales en alrededor de 12 millones de libras para el período 2001-11.

Año	Siniestros	Costes	Vehículos	Siniestros/ 1000 vehículos	Coste/Siniestro	Coste/Vehículo
2001-2	32.610	25.583.981	46.028	59	785	556
2002-3	28.142	20.889.596	45.608	51	742	458
2003-4	26.556	17.173.742	45.188	51	647	380
2004-5	17.001	11.682.083	44.768	32	687	261
2005-6	17.170	18.227.418	44.280	32	1062	412
2006-7	19.017	19.261.503	43.800	36	1013	440
2007-8	15.626	15.362.492	43.320	30	983	355
2008-9	15.449	12.980.332	41.616	31	840	312
2009-10	14.706	14.562.135	37.488	33	990	388
2010-11	12.623	11.706.037	34.558	30	927	339

<sup>26</sup> Esto se cubre en el Informe Temático PRAISE sobre normativa social y fatiga

<sup>27</sup> Esto se cubre en más detalles en nuestro Informe Temático PRAISE sobre Gestión de la Velocidad [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_8.pdf)

<sup>28</sup> EU OSHA Delivering the message – Programmes, initiatives and opportunities to reach drivers and SMEs in the road transport sector (2011).

<sup>29</sup> Un buen ejemplo es la Guía de Seguridad Vial Laboral desarrollada por el TUC en Reino Unido <http://www.tuc.org.uk/extras/roadsafety.pdf>

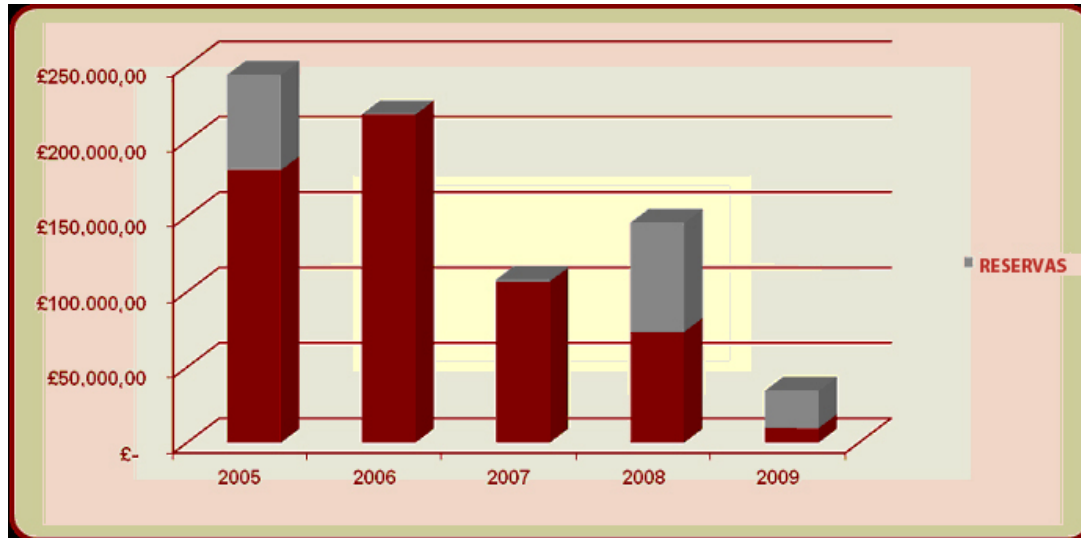
<sup>30</sup> <http://www.drivingforbetterbusiness.com/>

<sup>31</sup> Wallington D, Murray W, Darby P, Raeside R & Ison S. Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (12-1196). Documento presentado en la 91ª Reunión Anual de la Junta de Investigación sobre Transporte, Washington, D.C., 22-26 de enero de 2012



## Suckling Transport

Suckling Transport<sup>32</sup> se especializa en el transporte de combustible por carretera. Lanzó su Proyecto Cero Incidentes (ZIP, por sus siglas en inglés) en 2008, cuyo objetivo es eliminar de raíz las colisiones o accidentes. Las tres áreas examinadas por el proyecto fueron las de desarrollo tecnológico, formación de conductores y procedimientos. El gráfico a continuación muestra una reducción del 80% en la gravedad de las colisiones. El coste medio de las reclamaciones de seguros de vehículos de motor sumó 180.850 libras anuales en los 4 años anteriores a 2009. Las demandas bajaron a 34.437 libras en 2009.



## TNT Express

TNT Express obtuvo beneficios económicos evidentes tras documentar y comprender a fondo los costes directos e indirectos de las colisiones. La gestión mejorada de los riesgos de la seguridad vial ha derivado en una reducción de los costes de daños en vehículos, menos reparaciones y menos costes de mantenimiento, así como primas de seguros rebajadas. También ha aportado otros beneficios asociados como una reducción en el coste del combustible y mejoras en la eficacia operativa. TNT Reino Unido e Irlanda es un buen ejemplo: entre 2007 y 2010 demostraron las siguientes mejoras en su rendimiento: Un 20% de reducción en el índice de colisiones y un 25% o 730.000 libras esterlinas de reducción en costes abonados y estimados<sup>33</sup>.

## KTL

KTL opera en los sectores de las telecomunicaciones, energías renovables, transmisión y energía en Irlanda, y da empleo a 170 personas<sup>34</sup>. KTL ha definido e implementado una serie de iniciativas, procesos y medidas de seguridad para acabar con los problemas de la SVL. Las mejoras económicas de KTL incluyen una reducción en las primas de los seguros debido al descenso de siniestros, disminución del consumo de carburante y emisiones de CO<sub>2</sub>, mejora de la eficiencia energética, mayor vida útil de los vehículos gracias a rigurosos programas de mantenimiento, reducción del valor de depreciación de los vehículos debido al buen mantenimiento, adquisición de nuevos vehículos para reemplazar a los vehículos con mayor kilometraje, y menos colisiones, lo que reduce el número de absentismo laboral y gastos médicos. Estas mejoras han hecho que KTL se vuelva más eficiente, lo que les ha permitido conseguir nuevos contratos y, como resultado, incrementar el volumen de trabajo.

## Recomendaciones a los empleadores

- Calcular el análisis comercial para invertir en un programa de SVL para su empresa.
- Procurar el apoyo de otros tales como pares, organizaciones de salud y seguridad, sindicatos y las fuerzas del orden.
- Intentar incluir la seguridad como criterio para los contratos de licitación pública y aplicarla a lo largo de la cadena de suministros.
- Reconocer los beneficios de un programa de SVL para la RSC y que puede otorgar una ventaja competitiva.

<sup>32</sup> [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_2.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_2.pdf)

<sup>33</sup> [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_7.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_7.pdf)

<sup>34</sup> [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_8.pdf)

## Parte 3: Gestión y liderazgo

### 3.1 Liderazgo

El compromiso del liderazgo (la cúpula directiva) es esencial para la introducción e implementación exitosas de un programa de gestión de la SVL por parte de un empleador. El nivel de su participación depende del tamaño de la organización. El Director General debe estar convencido del valor añadido y participar en el proceso. Esto demuestra que el tema se toma en serio y puede ayudar a limar la resistencia<sup>35</sup>. “Dirigir dando el ejemplo<sup>36</sup>” y “Dirigir desde lo más alto<sup>37</sup>” son los lemas de muchos empleadores que han introducido exitosos programas de SVL. Adicionalmente, la investigación también ha considerado que una supervisión eficaz de la seguridad se asocia con un incremento en las percepciones de clima de seguridad a nivel grupal (por ej., se da prioridad a la seguridad sobre las otras tareas) y una reducción en los índices de lesiones<sup>38</sup>. Los que ostenten la responsabilidad como líderes deberán recibir actualizaciones sobre el progreso a intervalos regulares. Se sugiere que el Director General asuma la responsabilidad general de la gestión de la seguridad de la flota y de la conducción laboral y delegue esto a una persona específica que no esté a más de un nivel por debajo en la organización<sup>39</sup>. Esto ofrecerá la autoridad apropiada para la aprobación de planes y la asignación de recursos para tomar acciones<sup>40</sup>. Dependiendo del tamaño de la organización, el Director General también puede participar en parte de la evaluación conductual y de seguridad de primera línea para demostrar su compromiso<sup>41</sup>.

Se puede demostrar liderazgo:

- motivando y dando poder a las personas para que contribuyan a la eficacia del sistema de gestión de la SVL
- establecer y apoyar la unidad del objetivo de la SVL y la dirección de la organización
- reforzar la responsabilidad de la organización para los resultados de la SVL
- crear y mantener el entorno interno en el que las personas pueda participar plenamente
- conseguir los objetivos de SVL de la organización
- dirigir dando el ejemplo.<sup>42</sup>

### 3.2 La Seguridad Vial Laboral (SVL): ¿Quién es el responsable?

El compromiso de la gestión de la SVL debe partir del nivel de liderazgo (alta dirección) y estar vinculado a través de la cadena de gestión de la organización. Los campeones de gestión comprometidos a todos los niveles han sido fundamentales para superar muchas barreras potenciales que existen para mejorar la seguridad<sup>43</sup>. El tamaño de la organización es un claro punto para decidir cómo debe gestionarse. Los roles y responsabilidades de implementar la política de SVL deben estar claros para todos los implicados. Una pregunta que suele surgir es si la responsabilidad por los asuntos recae sobre un gestor de salud y seguridad dedicado o el gestor de la flota. El enfoque recomendado es que la responsabilidad de la seguridad vial esté a cargo del área operativa o ejecutiva dentro de una organización. La función de salud y seguridad ofrece el asesoramiento necesario y podría definir bien la política, los estándares y los requisitos de la seguridad de la flota. No obstante, esto debería ejecutarse mediante la línea ejecutiva a través de la gestión operativa responsable. La persona dedicada responsable de la seguridad de la flota debe asegurarse de que el tema esté incluido en la declaración de objetivos de la organización y de contar con indicadores de rendimiento que estén incluidos en la agenda de todas las reuniones regulares de las asambleas<sup>44</sup>. Otro punto a tener en cuenta es garantizar que el programa de SVL no dependa demasiado de una persona sola. Esto se torna especialmente importante si dicha persona clave abandona la organización y se pierde su compromiso.

Otra parte importante es garantizar que la persona dedicada tiene las habilidades para llevar a cabo el trabajo. Si no cuenta con ellas, entonces deben destinarse recursos para formar y apoyar a la persona y actualizarla para esta tarea adicional. Un elemento clave es el tema de la “propiedad” de la SVL. La investigación de las prácticas corporativas relativas a esto demuestra que “cuanto más se comparte la propiedad de la seguridad, mayor desarrollo de las prácticas de SVL”<sup>45</sup>. Además, esta investigación recomienda que los empleados y los directivos reciban formación sobre las responsabilidades de salud y seguridad en el lugar de trabajo y que estas tareas se manifiesten en las descripciones de puestos de trabajo relevantes<sup>46</sup>.

<sup>35</sup> Price, A., et al, Building work-related road safety into organisational DNA: Case study of Vauxhall. Draft paper, currently in review process for Journal of the Australasian College of Road Safety

<sup>36</sup> [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_7.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_7.pdf)

<sup>37</sup> [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE\\_Buenas\\_practicas\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/buenas-practicas/PRAISE_Buenas_practicas_8.pdf)

<sup>38</sup> Zohar 2002 in Newnam et al Occupational driver safety: Conceptualising a leadership based intervention to improve safe driving performance, 2011

<sup>39</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual Part 1

<sup>40</sup> Ibid

<sup>41</sup> Consultar las Hojas Informativas PRAISE: KTL y Suckling Transport.

<sup>42</sup> Adaptado de ISO 39001 Borrador del Estándar Internacional 39001

<sup>43</sup> Wallington D, Murray W, Darby P, Raeside R & Ison S. Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (12-1196). Paper presented at the 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., 22-26 de enero de 2012

<sup>44</sup> Ibid

<sup>45</sup> Banks, T. et al (2010) Ownership of Safety Responsibilities is Associated with Work Related Road Safety Practices

<sup>46</sup> Ibid

### 3.3 Cultura de seguridad

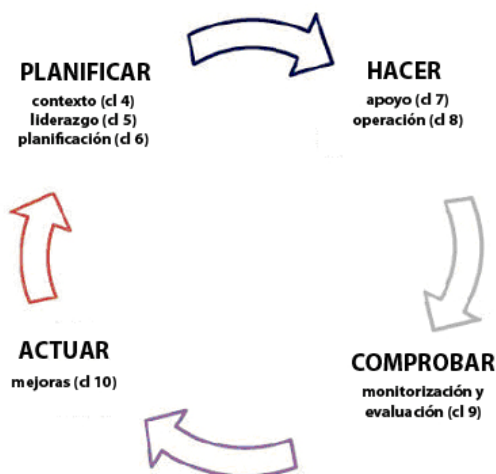
Así como un liderazgo comprometido, una cultura de seguridad también debería diseminarse por toda la organización. Las “características” de la cultura de seguridad incluyen políticas de seguridad y procedimientos dictados por los altos directivos, el compromiso de implementar la política de seguridad mostrada por la jerarquía directiva y la voluntad de cumplir las reglas de seguridad mostrada por los recursos humanos<sup>47</sup>. La cultura de seguridad también puede definirse como actitudes, valores, creencias y conductas compartidas relativas a la seguridad. La adopción de una cultura de seguridad también incluye un enfoque proactivo en lugar de reactivo hacia la seguridad. El enfoque se basa en datos con procedimientos para recopilar y analizarlos. Estos datos luego se usan como base para gestionar los riesgos<sup>48</sup>. Más adelante en este informe se ahonda en el uso de datos y análisis, evaluación y revisión de líneas de base.

### 3.4 Modelos de gestión

Existen diferentes modelos que son útiles para ayudar a los empleadores a comenzar a introducir un marco de trabajo de gestión para la seguridad vial, una serie de los cuales se presentan aquí. Todos ellos destacan que la SVL es una actividad principal y que no puede aislarse del conjunto de la actividad comercial<sup>49</sup>.

#### ISO Estándar Internacional 39001 Sistema de Gestión de la Seguridad del Tráfico Vial

Un nuevo Estándar Internacional ISO 39001 para la gestión de la seguridad del tráfico vial (pendiente de publicación en diciembre de 2012) ofrecerá un marco de trabajo útil para la mejora continua del trabajo de seguridad vial. Cualquier implicado que tenga influencia en la seguridad vial debería utilizar el estándar como orientación complementaria en sus esfuerzos de contribuir a un tráfico vial seguro. Los sistemas de gestión ISO están basados en la metodología Planificar-Hacer-Comprobar-Actuar, que es un enfoque cíclico que involucra varios pasos y exige un liderazgo fuerte y compromiso por parte de los altos directivos<sup>50</sup>. Un sistema de gestión se define como “un conjunto de elementos integrados o que interactúan de una organización para establecer políticas y objetivos y procesos para conseguir dichos objetivos”<sup>51</sup>. El diagrama inferior muestra este enfoque y hace referencias a las cláusulas de diferencia en el estándar ISO.



El primer paso cubre la planificación e incluye identificar el impacto de la organización (disposición 4). Parte de esto también incluye establecer un compromiso de liderazgo y definir una política de SVL (disposición 5). La política de SVL debería incluir objetivos mensurables (disposición 6). El siguiente paso, "hacer", cubre la implementación del sistema, que incluye la coordinación, presupuesto, recursos humanos competentes, incremento de la conciencia incluyendo comunicaciones internas y externas (disposición 7). El control se enmarca en el apartado “comprobación”, y debería garantizar un análisis regular y una evaluación del rendimiento contrastándola con los objetivos fijados (disposición 9). “Actuar” es mejorar el sistema de gestión de forma continua (disposición 10).

<sup>47</sup> ERSO (2007). [http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/knowledge/Fixed/60\\_work/work\\_related\\_road\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Fixed/60_work/work_related_road_safety.pdf)

<sup>48</sup> Consulte también el Informe Temático 7 de PRAISE, sobre la Fatiga, parte 4.

[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_7.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_7.pdf)

<sup>49</sup> Murray, W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”

<sup>50</sup> ISO 39001 Draft International Standard 39001

<sup>51</sup> ibid

## Modelo de seguros de riesgo

Los modelos basados en seguros y riesgo de conductores, incluyendo uno elaborado por Ingeniería del Riesgo de Zurich / Servicios Financieros de Zurich,<sup>52</sup> recomiendan estas tres fases.



Lo primero es evaluar, analizar y comprender los riesgos a los que se enfrenta la organización. Esto debería cubrir riesgos corporativos, riesgos probados y riesgos teóricos. Estos últimos cubren las tres áreas de seguridad vial laboral: conductor, trayectos y vehículo. Sugiere que, mediante una evaluación de las competencias clave del conductor, la empresa definirá un perfil de riesgo integral de todos sus empleados que realizan trayectos laborales. La segunda fase apunta a implementar medidas de control selectivas vinculadas a los perfiles de riesgo y a las áreas de riesgo de particular interés, así como el rol y la exposición de ese empleado en particular. Señalan que las intervenciones deberían realizarse a nivel dirección o nivel individual apropiado. También que las intervenciones de la dirección deberían tener preferencia, ya que tienen más probabilidad de conseguir una reducción sostenible en el perfil de riesgo y, por ello, en la tasa de colisiones. La última parte del enfoque de seguros es mantener, monitorizar y revisar. Controlar los procesos implica medir indicadores de rendimiento clave. Las revisiones aseguran que cualquier cambio introducido coexista con otros cambios, por ejemplo, en tecnología, legislación o en las prácticas operativas del empleador.

### La Matriz de Haddon

La Matriz de Haddon es particularmente útil como marco de trabajo para asumir una revisión general del contexto de seguridad de la empresa. Haddon ofrece un marco de trabajo basado en sistemas pre-siniestro, simultáneos y post-siniestro para la seguridad de la flota. Así como resulta necesario clasificar las intervenciones de mejora que se desean realizar, implementar e incorporar, se puede utilizar como análisis de carencias y herramienta de investigación<sup>53</sup>. También se ha desarrollado un plan de proyecto de seguridad<sup>54</sup> que es flexible y puede adaptarse a diferentes necesidades: incluye un calendario que se expande en 24 meses y tiene aproximadamente 5 fases. Comienza con un análisis de carencias en la fase uno, que profundiza en la cultura de seguridad y cubre la identificación de los criterios que se cumplen y de los que no. La segunda fase cubre la evaluación del riesgo, que luego continúa hacia la fase 3 con la gestión del rendimiento. La siguiente fase ahonda en la reducción e intervenciones del riesgo y culmina con la revisión del riesgo y la planificación de la fase 5.

El punto de partida yace firmemente en lo más alto de la columna de cultura directiva de la matriz, como a continuación:

- Identificar, obtener y analizar la información disponible (por ej., aseguradoras, permisos y telemetría) en cuanto al alcance del problema.
- Utilizar esto para plantear el análisis comercial a los altos cargos relevantes de la organización.
- Centrarse en las otras áreas mostradas debajo de la cultura directiva primero para asegurarse de que los sistemas apropiados están en funcionamiento.

<sup>52</sup> Zurich Risk Engineering Managing Work Related Risks (2008)

<sup>53</sup> Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E. (2009). Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft)

<sup>54</sup> Virtual Risk Manager (2011) Safety Project Plan.

	Cultura directiva	Itinerario	Entorno de carretera / sitio	Personas: conductores y directivos	Vehículo	Externo / Sociedad / Comunidad / Marca
Pre-colisión y pre-conducción	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis comercial</li> <li>- Cumplimiento legal</li> <li>- Auditoría de seguridad, análisis de demandas y debates de grupos de enfoque</li> <li>- Índices de referencias</li> <li>- Campeón a nivel de la junta</li> <li>- Estudios piloto y ensayos</li> <li>- Objetivos, políticas y procedimientos</li> <li>- Cultura y clima de seguridad</li> <li>- Estructura directiva</li> <li>- Comité de seguridad de flota</li> <li>- Liderazgo en seguridad por ejemplo y compromiso</li> <li>- Programa de comunicación</li> <li>- Estándares de subcontratistas</li> <li>- Política de flota "gris" (vehículo propio)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cuestionario de trayecto</li> <li>- Política de trayecto</li> <li>- Propósito</li> <li>- Necesidad de viajar</li> <li>- Elección modal</li> <li>- Planificación de itinerario y selección de ruta</li> <li>- Evaluación del riesgo de ruta</li> <li>- Calendario de itinerarios</li> <li>- Plan de emergencia</li> <li>- Turnos / Horario laboral</li> <li>- Control de la fatiga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluación del riesgo</li> <li>- Observación</li> <li>- Guías y reglas</li> <li>- Distribución y señales del sitio</li> <li>- Permisos de trabajo</li> <li>- Procedimientos de entrega y recogida</li> <li>- Mejora de carreteras</li> <li>- Mapeo de puntos negros y evaluación de peligros</li> <li>- Trabajar con agencias nacionales y locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seleccionar</li> <li>- Captar</li> <li>- Contratar</li> <li>- Inducir</li> <li>- Con permiso y cualificaciones</li> <li>- Manual</li> <li>- Evaluación del riesgo</li> <li>- Tren</li> <li>- Instrucciones del trabajo</li> <li>- Comprometer y promover</li> <li>- Equipar, por ej., alta visibilidad</li> <li>- Comunicar</li> <li>- Acuerdo de conducción / Código de conducta / Bases del riesgo</li> <li>- Salud y bienestar</li> <li>- Controlar</li> <li>- Corregir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluación de riesgos</li> <li>- Selección</li> <li>- Especificación</li> <li>- Características de seguridad activa y pasiva</li> <li>- Estándares</li> <li>- Servicio</li> <li>- Mantenimiento</li> <li>- Comprobación</li> <li>- Uso de políticas y cumplimiento legal (por ej., en carga)</li> <li>- Política de comunicaciones móviles y navegación</li> <li>- Telemática a control</li> <li>- Política de uso y desgaste</li> <li>- Estándares de flota "gris"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compromiso regulador / de políticas</li> <li>- Compromiso de la aseguradora</li> <li>- Resp. social corporativa</li> <li>- Referencias externas</li> <li>- Comunicaciones externas</li> <li>- Programa de miembros de la familia</li> <li>- Participación de la comunidad</li> <li>- Participación de otros usuarios de las carreteras</li> <li>- Semanas y días de seguridad vial</li> <li>- Grupos de seguridad / ECO</li> <li>- Carta Europea de la Seguridad Vial</li> <li>- Presentaciones de conferencias de seguridad vial</li> <li>- Medios / Publicación / Relaciones públicas</li> <li>- Premios por logros de seguridad y medio ambiente</li> </ul>



	Cultura directiva	Itinerario	Entorno de carretera / sitio	Personas: conductores y directivos	Vehículo	Externo / Sociedad / Comunidad / Marca
Inmediato	- Apoyo de emergencia al conductor	- Participar en investigaciones locales	- Gestión del siniestro	- Proceso conocido y "tarjeta o paquete de accidentes" para gestionar el siniestro	- Características de seguridad reactivas - Vehículo resistente - Obtención de datos de telemetría	- Proceso modular
Post-siniestro	- Política y proceso para informar, registrar e investigar siniestros - Cambiar el proceso de gestión - Análisis de información de demandas actuales - Almacenamiento y enlace a datos - Evaluación, indicadores clave de desempeño y desarrollo de programa	- Entrevista y revisión - Revisión de elementos del itinerario de los datos del siniestro - Revisión de la gestión del itinerario actual	- Investigar y mejorar - Revisión de elementos del sitio / ruta de los datos del siniestro	- Proceso de informe e investigación - Entrevista con conductor y acción correctiva - Revisión de elementos humanos de los datos del siniestro - Asesoramiento, gestión de trauma y apoyo Reevaluar / Formar	- Cortinas resistentes - Investigar datos de telemetría - Inspección y reparación del vehículo - Revisión de elementos relativos al vehículo de los datos del siniestro - Revisión de la selección y uso del vehículo	- Gestionar la reputación y el proceso de aprendizaje de la comunidad

## Modelo de Proceso de Seguridad de la Flota de WIPE

El modelo WIPE<sup>55</sup> de proceso de seguridad de flota se incluyó en el informe NIOSH integrando la salud y la seguridad laborales, la gestión de flota y la investigación de la seguridad vial<sup>56</sup>. La primera etapa es investigar la razón para centrarse en la seguridad de la flota, teniendo en cuenta el impacto sobre la sociedad y la actividad comercial, las consideraciones legales y los costes. La segunda etapa involucra asumir una revisión de estado inicial y continua y obtener una comprensión de la situación actual de la organización. La siguiente etapa incluye introducir, implementar y gestionar las iniciativas. La etapa final es evaluar el programa monitorizando los indicadores clave de rendimiento.

## Gestión del riesgo vial laboral (GRVL)

La Real Sociedad para la Prevención de Accidentes (RoSPA) ha propuesto Un ciclo de gestión del riesgo dentro de la gestión del riesgo vial laboral (GRVL o en inglés MORR<sup>57</sup>). Se sugiere que el ciclo incorpore mejoras continuas para los riesgos viales ocupacionales. Se realiza una revisión de estado inicial para desarrollar una comprensión del rendimiento actual y del riesgo de colisión asociado a la organización. A lo largo de este período de consulta se elaboran recomendaciones para reducir el número de colisiones y costes asociados para la organización. Un enfoque de sistema de gestión considera un enfoque proactivo en lugar de reactivo para gestionar los riesgos.

<sup>55</sup> Propuesto inicialmente en, Murray, W., Newnam, S., Watson, B., Davey, J. & Schonfeld, C. (2003). Evaluating and improving fleet safety in Australia. Canberra: ATSB. [www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2003/eval\\_fleetsafe.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2003/eval_fleetsafe.aspx)

<sup>56</sup> Murray, W., Pratt, S. & Dubens, E. (2011) Occupational Road Safety: Review of Work related Road Safety Research, Policy and Practice Worldwide (Draft) in Husband, P. Work Related Drivers 2011 <http://www.devon.gov.uk/workrelateddriversfinal.pdf>

<sup>57</sup> RoSPA Managing Occupational Road Risk the RoSPA Guide 2003, en Husband, P. (2011) Work Related Drivers <http://www.devon.gov.uk/workrelateddriversfinal.pdf> 58 Directiva del Consejo 89/391/CEE de 12 de junio de 1989 sobre la introducción de medidas para alentar las mejoras en la seguridad y la salud laboral de los trabajadores.



### Recomendaciones a los empleadores

- Demostrar liderazgo a la hora de asumir responsabilidad por el programa de GRVL a nivel del director general.
- Identificar roles claros para implementar el programa de GRVL en la organización.
- Promover una “cultura de seguridad” como parte integral del programa de GRVL.
- Introducir un modelo para el programa de GRVL.

## Parte 4: Evaluación del riesgo, control y evaluación

Todos los modelos antes citados incluyen realizar evaluaciones del riesgo, lo cual también exige la ley. La Directiva Marco Europea 89/391/CEE<sup>58</sup> exige a cada empleador en Europa que asuma una evaluación del riesgo con arreglo a los principios de la prevención. Esta Directiva ofrece unos requisitos mínimos y también se complementa mediante legislación nacional. También está apoyada por otras Directivas sobre seguridad en el centro de trabajo<sup>59</sup>. Es posible definir la evaluación del riesgo como:

“El proceso de evaluar riesgos para la seguridad y al salud de los trabajadores provenientes de peligros en el lugar de trabajo. Es un examen sistemático de todos los aspectos del trabajo que tiene en cuenta:

- lo que podría causar lesiones o daños
- si los peligros podrían eliminarse y, en caso de que no puedan eliminarse,
- qué medidas preventivas o de protección están activas o deberían implementarse para controlar los riesgos<sup>60</sup>.”

La Comisión Europea junto al Consejo Asesor sobre Salud y Seguridad Laboral también ha preparado una Guía<sup>61</sup> sobre la aplicación de la Directiva 89/391/CEE. Esto cubre definiciones clave de evaluación del riesgo y metodología sobre cómo y dónde se debe revisar la evaluación del riesgo. La Guía incluye una sección dedicada a los pasos de la evaluación del riesgo para PYMES incluyendo un resumen del enfoque paso por paso en el anexo. Queda pendiente de desarrollo en los próximos años una Guía específica para reducir el riesgo laboral relacionado con los vehículos.

La evaluación del riesgo apunta a identificar peligros potenciales, evitar riesgos laborales, ofrecer información y formación a los trabajadores y dotar a la organización de los recursos para implementar las medidas necesarias<sup>62</sup>. Además, cuando no sea posible eliminar los riesgos, estos deberían reducirse y los riesgos residuales deberían controlarse. En una etapa posterior, como parte de un programa de revisión, dichos riesgos residuales se reevaluarían y podría reconsiderarse la posibilidad de eliminación del riesgo, quizás a la vista de nuevos conocimientos<sup>63</sup>. El documento de Guía Europea destaca que no existe un camino único para la evaluación del riesgo, y que dependiendo de las circunstancias se necesitan diferentes enfoques. Los factores a tener en cuenta al decidir sobre cómo y qué se debe evaluar, dependen de la naturaleza del lugar de trabajo (fijo o móvil), el tipo de proceso y la tarea realizada y su frecuencia y complejidad técnica. El documento lista un proceso de diez pasos<sup>64</sup> que puede también simplificarse en 5 pasos más sencillos.

Estos incluyen:

**Paso 1.** Identificar los peligros y los individuos en riesgo: buscar los elementos en el trabajo que tienen potencial para ocasionar daños e identificar a los trabajadores que podrían estar expuestos a dichos peligros.

Para transportistas, esto podría incluir el uso de la vía.

**Paso 2.** Evaluar y priorizar riesgos: estimar los riesgos existentes (gravedad y probabilidad del daño posible...) y priorizarlos en orden de importancia.

Para transportistas, esto podría incluir identificar la fatiga para conductores de larga distancia.

**Paso 3.** Decidir sobre acciones preventivas: identificar las medidas apropiadas para eliminar o controlar los riesgos.

Para transportistas, esto podría incluir asumir ejercicios de planificación de jornadas para planificar las paradas de descanso.

**Paso 4.** Pasar a la acción: implementar las medidas preventivas y de protección mediante un plan de priorización.

Para transportistas, esto podría incluir la implementación de diferentes regímenes de conducción y descanso.

**Paso 5.** Control y revisión: la evaluación debería revisarse a intervalos regulares para garantizar que sigue estando actualizada<sup>65</sup>.

Para transportistas, esto podría incluir analizar los resultados de los tiempos de itinerarios modificados y el impacto, y añadir los cambios adicionales.

### 4.1 Evaluación del riesgo en el sector del transporte

Existen tres elementos clave de la evaluación del riesgo que son específicos para el transporte: el usuario de la vía, el itinerario y el vehículo. El riesgo vial laboral se dividió en cuatro áreas en el informe que analizaba las “Causas y circunstancias de los accidentes laborales en la UE”. En primer lugar, estos incluyen la gestión y la planificación de los viajes por carretera. Una de las primeras preguntas aquí es “¿El desplazamiento es necesario?” y “¿Es posible usar otros medios de transporte?”. En segundo lugar, si el desplazamiento es necesario, entonces debería plantearse “¿Qué debería

<sup>58</sup> Directiva del Consejo 89/391/CEE de 12 de junio de 1989 sobre la introducción de medidas para alentar las mejoras en la seguridad y la salud laboral de los trabajadores.

<sup>59</sup> Perspectiva general de la legislación sobre seguridad y salud laboral [http://osha.europa.eu/en/legislation/index\\_html/directives](http://osha.europa.eu/en/legislation/index_html/directives)

<sup>60</sup> <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/definitions>

<sup>61</sup> <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/guidance.pdf>

<sup>62</sup> <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/purpose>

<sup>63</sup> ibid

<sup>64</sup> Para la versión sin reducir de 10 pasos, consultar [http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/carry\\_out](http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/carry_out)

<sup>65</sup> ibid

hacerse para reducir la exposición al riesgo al conducir?”. Esto significa que, por ejemplo, se deben definir límites sobre el tiempo pasado en carretera. En tercer lugar, las organizaciones deberían procurar implementar una nueva forma de trabajar, como por ejemplo, integrar las consideraciones de seguridad definiendo límites de entrega<sup>66</sup>. Finalmente, es necesaria la introducción de una política que analice el uso de los vehículos, las adquisiciones y el mantenimiento. Esto se cubre en más detalle en la sección 9.

Con respecto a los aspectos del transporte por carretera en la evaluación del riesgo, Murray & Dubens<sup>67</sup> y Murray<sup>68</sup> sugieren un enfoque de seis pasos para implementar un programa de evaluación, control y mejora que esté adaptado para reflejar los requisitos legales según la Directiva 89/391/CEE:

1. Revisar las necesidades existentes de transporte en la organización utilizando un marco de trabajo detallado como la Matriz de Haddon, un análisis de carencias de flota o la futura USO 39001. Esto debería también estar en consonancia con los principios generales de prevención, según se definen en la Directiva 89/391/CEE artículo 6.3.
2. Como resultado de la evaluación de riesgos laborales, los directivos, supervisores, asesores de los conductores, los calendarios de trabajo y los representantes ejecutivos y cualquier otro usuario potencial deben llevar a cabo la evaluación por su cuenta, incluyendo una evaluación de las labores que deben realizar así como las habilidades que poseen. Esto muestra el compromiso de conducción segura y ayuda a vender el concepto al resto de la plantilla, al igual que se aprende cómo se usa el sistema y se obtiene información. Actualmente, esta fase debería ser más que simplemente “demostrar los compromisos”. La evaluación debería incorporar también el “nivel de organización”. Este nivel de organización es el más importante en cuanto a seguridad, según se define en el artículo 6.3a de la Directiva 89/391/CEE.
3. Todos los conductores existentes deberían hacer la evaluación nuevamente cubriendo sus labores, a ser posible inicialmente en un sitio, para generar una base de datos de índices de referencia de normas y estándares existentes de la empresa.
4. Los resultados se deben utilizar para identificar las necesidades de formación de la plantilla existente y definir objetivos apropiados para los nuevos conductores (artículo 12 de la Directiva 89/391/CEE).
5. Utilizar el proceso evaluador para una serie de propósitos de pre-empleo, personal actual y otros (artículo 12 de la Directiva 89/391/CEE).
6. Reevaluar para identificar y evaluar las mejoras según la Directiva 89/391/CEE Artículo 12.

La evaluación del riesgo del transporte debería responder a algunas de las preguntas cubiertas al inicio e incluir la información básica, tal como: ¿Qué itinerarios deben recorrer nuestros empleados? ¿Qué modalidades representan el menor riesgo? ¿De qué vehículos se dispone? ¿Quiénes los conducen? ¿A dónde los conducen? ¿Qué tipo de conductores tenemos? ¿Cuánto han estado conduciendo? ¿Qué les pedimos que hagan además de conducir? Es necesario comprobar al conductor, pero también a los supervisores y directivos. La evaluación del riesgo debería identificar indicadores de rendimiento clave que deberían monitorizarse y evaluarse.

Los riesgos pueden reducirse mediante una reducción en la cantidad de uso vial de los empleados<sup>69</sup>. Las mejores posibilidades de probar la eficacia a la hora de reducir las lesiones viales se encuentran tomando medidas para reducir los trayectos de los modos viales más peligrosos, como conducir y andar en bicicleta (por ejemplo, utilizando videoconferencias y viajando en transporte público, o sea bus y tren, cuando no quede otra alternativa)<sup>70</sup>.

La evaluación del riesgo está limitada por el nivel del conocimiento que tiene el asesor. Por lo que si el nivel de conocimiento en una empresa es un inconveniente, sería útil contar con un experto externo, al menos para que actúe como examinador que revise con la organización su propia evaluación interna.

## 4.2 Herramientas de evaluación del riesgo

### Herramienta interactiva de evaluación del riesgo (OiRA)

EU-OSHA ha desarrollado una sencilla herramienta integral gratuita para la web denominada OiRA, que en inglés es las siglas de Herramienta Interactiva de Evaluación del Riesgo, lanzada en septiembre de 2011<sup>71</sup>. Permite a cualquier empleador, específicamente a las PYMES, implementar un proceso de evaluación del riesgo paso a paso. Apunta a aumentar el número de PYMES que evalúan y gestionan sus riesgos laborales y, así, contribuyen a una mejora de las condiciones laborales.

<sup>66</sup> Comisión Europea (2005) Causas y Circunstancias de Accidentes Laborales en la UE

<sup>67</sup> Murray W & Dubens E 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 de 2001

<sup>68</sup> Murray, W. 2004, The driver training debate. Roadwise: Journal of the Australasian College of Road Safety, Vol 14 (4), Mayo de 2004, pp. 3-5

<sup>69</sup> Grayson, G. B. and 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

<sup>70</sup> ibid

<sup>71</sup> <http://www.oiraproject.eu/#mainContent#title>

También está orientada a fomentar el desarrollo, la implementación y la actualización de las herramientas específicas en los sectores (a través del diálogo social a nivel UE y Estado Miembro). La herramienta comienza con la identificación y evaluación de los riesgos en el lugar de trabajo, mediante la toma de decisiones sobre acciones preventivas y la adopción de medidas, de controles y generación de informes. El proyecto actualmente incluye a 15 Estados Miembro Europeos (gobiernos nacionales, socios de la sociedad y organizaciones de investigación). Desarrollan herramientas sectoriales en sus propios idiomas y las implementan en torno a micro y pequeñas empresas.

## Evaluación del riesgo para la movilidad de la empresa (GUROM)

La Universidad de Jena y el Consejo de Seguridad Vial de Alemania han desarrollado la herramienta de evaluación del riesgo y la herramienta de concienciación del peligro para la movilidad de la empresa (GUROM<sup>72</sup>) para su uso por parte de empleados individuales y organizaciones al completo. Como la evaluación del riesgo es obligatoria por ley, esta nueva herramienta ofrece una aplicación sistemática para llevarla a cabo. El proyecto apunta a desarrollar una evaluación del riesgo específicamente para el transporte. Propone medidas para incrementar la seguridad de una persona individual o una organización al completo. El proyecto analiza el resultado científico de la eficacia de las medidas para evitar colisiones. Se basa en el principio TOP: Tecnología/contexto del transporte, Organización y Persona<sup>73</sup>. Enlaza con las pruebas circulares de evaluación del riesgo presentadas anteriormente. Aquellos que quieran evaluar su riesgo, deben rellenar un cuestionario sobre el mismo cuando se desplacen por trabajo y para llegar o volver del trabajo. Esto se hace en una página web dedicada del proyecto, con los datos protegidos. Las preguntas cubren una serie de temas relativos directa e indirectamente a la seguridad. Los usuarios deben indicar su modo de transporte, su trabajo y su vida personal. Recibirán una respuesta individual sobre su nivel de riesgo junto con recomendaciones y consejos para reducir su riesgo en transporte.

Las medidas sugeridas están basadas en intervenciones validadas por la Aseguradora Social de Accidentes de Alemania y el Consejo de Seguridad Vial de Alemania. En la actualidad, presenta un inventario de 400 medidas. Las medidas están categorizadas dependiendo de los grupos objetivo y la eficacia para los riesgos individuales. Esta base de datos se adapta y amplía continuamente. También sus datos se comparan con otros participantes a fin de que puedan tener una mejor perspectiva sobre su propio nivel de riesgo. Para crear un perfil general es posible evaluar a las empresas como un conjunto. La protección de datos se respeta tanto en caso de una evaluación empresarial general o de una personalizada.

A nivel nacional, Alemania también ha desarrollado una base de datos<sup>74</sup> que incluye más de 1000 ayudas para la evaluación práctica de riesgos para poder llevar a cabo la evaluación del riesgo. Estas son o bien de naturaleza general o pueden guardar relación con ciertos sectores, lugares de trabajo y tipos de riesgo. La base de datos pueden analizarse en busca de proveedores y sectores específicos, así como de tipos de peligros.

El Consejo de Seguridad Vial Alemán ofrece un servicio a empleadores que apunta a mejorar la calidad, la eficiencia y la seguridad mediante una consultoría externa de expertos<sup>75</sup>. El concepto apunta a ofrecer una solución holística a problemas operativos. Se invita a acudir a la empresa a un consejero del DVR, quien asumirá el proceso de consultoría sobre SVL. Este consejero debatirá los asuntos primero con los directivos y buscarán formas de implementar el concepto. Los empleados también participan, ya que suelen saber las debilidades del proceso operativo mejor que nadie. El consejero del DVR envía luego las recomendaciones al empleador, en las que incluye cómo mejorar la seguridad vial de la organización. También se sabe que las aportaciones externas son útiles.

## La evaluación del riesgo de las PYMES en España

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) ha preparado una guía<sup>76</sup> que define las situaciones de riesgo más frecuentes y peligrosas en el transporte público a fin de facilitar la evaluación del riesgo en las PYMES de transporte de pasajeros. La información contenida en la guía permite al empleador, en colaboración con los empleados, evaluar los riesgos en su empresa por sí mismos. Los expertos externos son solo necesarios para aquellos riesgos en los que la evaluación exige un conocimiento especializado en particular. La guía define las medidas y procedimientos que deben ponerse en práctica para reducir los riesgos y los casos en los que es necesario ofrecer formación específica a los trabajadores. La guía también incluye todas las referencias legales sobre la prevención de riesgos individuales. Toda la información se suministra de forma clara y simple que pueda comprenderse fácilmente por cualquiera que, como suele suceder en las pequeñas empresas, no tenga los conocimientos específicos sobre seguridad.

---

<sup>72</sup> [www.gurom.de](http://www.gurom.de)

<sup>73</sup> Gregersen N P, Brehmer B and Morén B. Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures. Accident Analysis & Prevention 1996; 28: 297–306

<sup>74</sup> <http://www.gefaehrungsbeurteilung.de/en/handlungshilfen/datenbank>

<sup>75</sup> [http://www.dvr.de/betriebe\\_bg/beratung/vs\\_arbeit.htm](http://www.dvr.de/betriebe_bg/beratung/vs_arbeit.htm)

<sup>76</sup> [http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/Guias\\_Acc\\_Preventiva/Ficheros/gap\\_020.pdf](http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/Guias_Acc_Preventiva/Ficheros/gap_020.pdf)



## Ejemplo de Evaluación de Ingeniería de Riesgo de Zurich

Un ejemplo de aplicación del enfoque de riesgo para los empleados se cita en la Guía de Ingeniería del Riesgo de Zurich<sup>77</sup> y se basa en un resultado de una evaluación que muestra que para un empleado que se desplaza 60 mil km al año, la estrategia de reducción del riesgo debería ser, en este orden:

1. Eliminar parte de la exposición, que suele ser una iniciativa directiva. Como ejemplo, podrían reorganizarse las regiones de ventas.
2. Sustituir algunos trayectos por otros en transporte público, lo que suele ser también una iniciativa de la dirección. Los trayectos en avión o en tren son significativamente más seguros que los desplazamientos por carretera.
3. Garantizar que se cuenta con políticas sólidas sobre gestión de fatiga (también es una iniciativa de la dirección).
4. Elevar la conciencia sobre los asuntos relativos a la fatiga y aportar sugerencias prácticas sobre cómo gestionar este problema, también como una intervención directiva.
5. Ofrecer orientación y formación sobre planificación eficaz de rutas, a fin de garantizar que los tiempos de trayecto se minimizan.
6. Ofrecer orientación y formación sobre cómo definir eficazmente los horarios de itinerarios para garantizar una planificación eficaz de los trayectos.
7. Ofrecer orientación y formación sobre cómo sentarse adecuadamente, ya que una postura incorrecta conllevará una aparición más temprana de la fatiga.

### Recomendaciones para los empleadores

- Asumir una evaluación del riesgo que sea aplicable al usuario de la carretera, al trayecto, al vehículo y a los sistemas de gestión, con arreglo a la Directiva Marco Europea 89/391/CEE.

## 4.3 Monitorización y evaluación

La monitorización permite la identificación de los cambios con el correr del tiempo y es una parte crítica del proceso actual de gestión de riesgo que involucra la medición de indicadores de rendimiento clave. Decidir lo que se necesita en cuanto a monitorización debería estar vinculado directamente al proceso de evaluación del riesgo, sus resultados y las medidas identificadas para gestionar el riesgo. La monitorización y evaluación permitirán identificar la eficacia del programa de gestión de la seguridad vial a la hora de gestionar y reducir los riesgos y también ayudarán a desarrollar estándares, objetivos e hitos con vistas a futuro. La monitorización no solo es útil para identificar logros significativos, sino también para reconocer qué medidas no funcionan o qué objetivos quedan sin alcanzarse. Esto también puede aportar información para el análisis comercial de la SVL en una organización, permitiéndoles enfocar recursos clave a fin de probar que cumplen con la legislación o los estándares y así contribuir a motivar tanto a la dirección como al resto del personal destacando los resultados positivos. A un nivel más amplio, la monitorización puede ofrecer una oportunidad de establecer referencias entre organizaciones de similar tamaño dentro del mismo sector.

“Existen dos componentes clave de los sistemas de monitorización:

- Monitorización activa, monitorización antes de que haya problemas. Implica una inspección y verificación regulares para garantizar que se implementan los estándares y que los controles de gestión funcionan. Podrá responderse a la pregunta si se están consiguiendo los objetivos y estándares definidos y si son eficaces.
- Monitorización reactiva, monitorización después de que surgen los problemas. Esto implica aprender de los errores e incidentes, ya hayan derivado en lesiones o daños a la propiedad o hayan sido solamente accidentes potenciales.”<sup>78</sup>

Las organizaciones deberían realizar monitorización tanto activa como reactiva y deberían identificar procedimientos que faciliten esta tarea. La tabla a continuación sugiere acciones que deberían realizarse en la etapa de monitorización y evaluación.

ACCIONES <sup>79</sup>	
Monitorización y evaluación	<ul style="list-style-type: none"><li>• Determinar quién es el personal responsable de la monitorización y evaluación</li><li>• Examinar los objetivos de todas las iniciativas</li><li>• Desarrollar estructuras de monitorización y evaluación para cada una de las iniciativas</li><li>• Analizar cuánta cultura de seguridad se ha integrado en la organización</li><li>• Ofrecer informes de progreso de las iniciativas de seguridad vial laboral</li><li>• Usar los resultados de los informes para aportar datos al análisis comercial</li></ul>

<sup>77</sup> Zurich Risk Engineering Managing Work Related Risks (2008)

<sup>78</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual, Parte 1

<sup>79</sup> <http://www.devon.gov.uk/workrelateddriversfinal.pdf>

Para poder monitorizar adecuadamente, las organizaciones deberían identificar indicadores cuantitativos o/y cualitativos en las áreas que influyen el rendimiento de seguridad vial de la organización, principalmente:

- Empleados (conductores, directivos)
- Trayectos y vehículos
- Entorno comercial / operativo incluyendo a los contratistas (especialmente para los servicios de transporte por carretera)
- Incidentes

El tipo de indicador dependerá en gran medida de las características específicas de la organización, sus recursos y su habilidad para recopilar y analizar datos. La información útil y las fuentes de datos que pueden estar desarrollándose para ser indicadores ya deberían estar identificadas como parte del proceso de evaluación del riesgo, que incluiría recopilar información sobre la situación actual en la organización. La tabla a continuación sugiere algunos indicadores básicos que podrían utilizarse.

Los indicadores de rendimiento clave sugeridos:

Indicadores	
Empleado	Número y tipos de infracciones de tráfico Reclamos a aseguradora por empleado Quejas del público Número de días ausente por enfermedad Horas de empleado, patrón de turnos Salud, visión y controles de salud Evaluación del riesgo de personal
Itinerario	Moto de desplazamiento al trabajo Modalidad, tipo de itinerario y kilómetros recorridos Lugares de alto riesgo en rutas regulares
Vehículos	Número, tipo y características de los vehículos Número, tipo y gravedad de las colisiones Reclamos a aseguradora por vehículo Consumo de combustible Número de controles de mantenimiento por vehículo Fallos del vehículo identificados Costes de mantenimiento
Entorno comercial/operativo	Presupuesto para seguridad (vial) Recursos de personal para la seguridad vial Número de reuniones de seguridad/charlas de taller Número de controles de cumplimiento, auditorías y revisiones directivas
Incidentes	Número de potenciales accidentes por kilómetros recorridos Número de incidentes por kilómetros recorridos Ubicación del incidente Coste de los incidentes Participación de terceros Número de días sin accidentes

El desarrollo tecnológico, en cuanto a telemática y sistemas de transporte inteligente, ofrece cada vez más nuevos métodos de recopilación de datos y monitorización relativos a la conducta y la seguridad del conductor. También existe un elemento de automejora del conductor en algunos sistemas que ofrece respuesta inmediata en el vehículo para el conductor tras una maniobra de alto riesgo (como en curvas, al acelerar, al frenar o al exceder el límite de velocidad). Tales avances resultan particularmente relevantes para el sector del transporte comercial por carretera y pueden ofrecer a las organizaciones asistencia para obtener informes de conducta de los conductores. Con el incremento de la legislación sobre trabajadores en solitario y la responsabilidad que recae directamente sobre el empleador, a fin de proteger tanto a sus empleados desplazados y a aquellos con los que se tope, resulta imperativo identificar cualquier riesgo potencial. Si se utiliza la telemática, su introducción debería involucrar la participación del personal y su objetivo debería explicarse con claridad<sup>80</sup>

La monitorización rutinaria y sistemática debería ser parte de la operativa diaria de la organización. Esto debería incluir verificaciones de cumplimiento regulares para comprobar si las normas y estándares de seguridad se están implementando bien y si el personal las respeta. Estas verificaciones también pueden ser una herramienta útil para reforzar las normas, políticas y estándares entre el personal.

Los controles de cumplimiento podrían incluir:

<sup>80</sup> Informe temático PRAISE 5: minimizar las distracciones en el vehículo y 8: Conducción laboral, gestión de la velocidad:  
[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_5.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_5.pdf)

- Comprobar la documentación, incluyendo carnés, registros de formación de conductores, registros de aptitud para conducir, horas de conducción/trabajo.
- Comprobaciones aleatorias en carretera para comprobar que se cumplen las normas, como usar el cinturón de seguridad, no usar el móvil, no superar la velocidad permitida ni pegarse al de adelante<sup>81</sup>
- Comprobar que los empleados han leído y comprendido todas las políticas / procedimientos / guías clave de los manuales de conducción.

Es necesario complementar y reforzar los controles de cumplimiento mediante revisiones más amplias (o auditorías) del rendimiento general del programa de gestión de la seguridad vial. El borrador de ISO 39001 define una auditoría como un “proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente a fin de determinar hasta qué punto se satisfacen los criterios de auditoría”<sup>82</sup> Una revisión o auditoría puede ser un proceso interno o externo. No obstante, cualquier método debería ser independiente y objetivo, y en ningún caso debería estar dirigido por la dirección o la persona responsable del área supervisada. Las comprobaciones de este tipo deberían efectuarse al menos una vez al año. Se ha desarrollado una serie de herramientas en línea para el análisis de carencias a fin de asistir en esta tarea<sup>83</sup>

Para que la monitorización, las verificaciones de cumplimiento y las auditorías sean realmente eficaces, es importante que la dirección considere plenamente los hallazgos de dichos procesos de manera regular y que garantice la implementación de las recomendaciones resultantes. La dirección debería llevar a cabo una revisión amplia, al menos anual, que:

- “Garantice el cumplimiento de los estándares.
- Evalúe la sostenibilidad y eficacia de los estándares.
- Garantice la adecuación de los controles de riesgo.
- Actualice los procedimientos inadecuados a partir de nueva información, incluyendo una revisión actualizada de peligros y riesgos.
- Monitorizar la consecución de objetivos.
- Investigar las causas de incidentes.
- Identificar posibles tendencias y problemas.
- Identificar las mejoras necesarias.
- Recompensar la mejora del rendimiento y la consecución de hitos significativos.
- Debatir los resultados de las auditorías.”<sup>84</sup>

Los procesos de auditoría y revisión deberían estar vinculados a la operativa general de la organización y a las influencias externas. Por ejemplo, los cambios en la legislación sobre salud y seguridad podrían exigir que las empresas vuelvan a tener que revisar sus sistemas de gestión de seguridad vial existentes. De manera similar, si se prevén cambios importantes a nivel comercial, como una expansión significativa de la flota o decisiones sobre subcontratación del trabajo, es probable que se produzca un efecto dominó sobre el riesgo y deba reevaluarse. “Así, el proceso de revisión debe identificar estos cambios y propiciar la realineación de los sistemas de gestión para que incluyan los cambios y mantengan el enfoque sobre los riesgos identificados”.<sup>85</sup>

## Recomendaciones a los empleadores

- Identificar indicadores cuantitativos y/o cualitativos en base a los resultados de la evaluación del riesgo, que cubran al conductor, los trayectos, los vehículos, los incidentes y el entorno operativo.
- Definir líneas de responsabilidad y procedimientos claros para llevar a cabo la recopilación de datos y la monitorización en cada una de las áreas identificadas.
- Implementar la monitorización y la evaluación en las operaciones diarias de la organización
- Definir mecanismos claros y estandarizados de generación de informes e investigación de incidentes y colisiones.
- Utilizar la tecnología siempre que sea posible monitorizando y revisando importantes datos como los registros de los tacógrafos o los datos de telemetría.
- Definir procedimientos y facilitar las comprobaciones de cumplimiento sistemáticas de manera regular.
- Definir procedimientos y facilitar auditorías y revisiones de gestión.

<sup>81</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual

<sup>82</sup> Borrador de ISO 39001

<sup>83</sup> [www.fleetsafetybenchmarking.net](http://www.fleetsafetybenchmarking.net) y <http://www.roadsafetyatwork.ca/>

<sup>84</sup> Ibid

<sup>85</sup> Zurich Risk Engineering (2008) ‘Managing Work Related Road Risk’

## Parte 5: Política de Seguridad Vial Laboral (SVL)

Una política de SVL es una declaración escrita que deja claro el compromiso de las organizaciones en cuanto a la SVL, y abarca los objetivos básicos de la reducción de los riesgos viales, las colisiones y las lesiones, así como el respeto de la ley. La política ofrece un marco de trabajo para la acción, para definir objetivos y guía la implementación del programa general de gestión<sup>86</sup>. La política debería definir claramente los roles y responsabilidades tanto de empleados como de empleador, incluyendo declaraciones fechadas y firmadas que se deben cumplir. Se debería realizar una comprobación integral para garantizar que la política se ha leído y entendido. En este aspecto, resulta crucial que la política esté dirigida o fuertemente influenciada por la dirección de la empresa.

La investigación sugiere que, en cuanto a desarrollo de la política, las organizaciones "tienden a adoptar un enfoque único. No obstante, para centrarse en los asuntos particulares de una empresa, resulta importante asumir un análisis de necesidades para definir sus problemas"<sup>87</sup> y lograr comprender la situación actual. Esto permitirá a las organizaciones personalizar su política a sus propias características específicas (incluyendo operaciones y actividades), estructura (estructura de gestión, relación con organizaciones externas), necesidades y principales riesgos identificados mediante una evaluación del riesgo. Dicho enfoque puede promover una mejor comprensión de los riesgos viales laborales relevantes así como ayudar a garantizar que las acciones y recursos son apropiados y están localizados eficazmente. La tabla a continuación sugiere acciones que deben adoptarse en la preparación de una política de SVL para garantizar que es relevante, está localizada y es apropiada.

ACCIONES <sup>88</sup>	
POLÍTICA	<ul style="list-style-type: none"><li>• Analizar la política de seguridad vial laboral actual en la empresa</li><li>• Analizar la política de salud y seguridad de la empresa</li><li>• Investigar y determinar las políticas de seguridad vial relevantes de instituciones externas de influencia</li><li>• Determinar los estándares legales de la seguridad laboral a nivel nacional e internacional</li><li>• Desarrollar políticas de investigación que incluyan procesos para informar y analizar colisiones viales laborales</li></ul>

La política debería dejar claro lo que se espera de cada empleado en cuanto a responsabilidades de seguridad vial. "La política de seguridad de la organización debe redactarse para influenciar todas sus actividades para mejorar la seguridad de la flota, incluyendo el diseño de la empresa, la selección del personal y conductores, vehículos y equipamiento, y la forma en la que se realiza y gestiona el trabajo de la conducción para ofrecer un rendimiento de alta seguridad continuado".<sup>89</sup> La política debería incluir los objetivos y compromisos de la organización en tres áreas clave de la SVL, siendo estas los conductores, los trayectos y los vehículos, tanto a nivel empresa como individual. En base a la situación de línea de base actual en la empresa y a los hallazgos de la evaluación de riesgo, las declaraciones de intenciones o los compromisos pueden elaborarse bajo cada una de estas tres áreas. Dado que el uso laboral de la vía es un tema de seguridad laboral y vial, es importante que la política de SVL esté vinculada a políticas más amplias de salud y seguridad de la organización y a políticas comerciales. "Esto debería incluir políticas de recursos humanos o empleo, como contratos de trabajo, códigos de conducta, drogas y alcohol, y requisitos de salud y seguridad".<sup>90</sup>

La Autoridad de Seguridad Vial y la de Salud y Seguridad de Irlanda recomiendan que "una buena política incluya lo siguiente:

- Definir claramente los objetivos principales de la política
- Demostrar el compromiso de la dirección
- Haga referencia a la legislación de conducción laboral relevante
- Explique cómo se gestiona la conducción laboral y sus tres elementos clave: conductores, trayectos y vehículos
- Dar detalles de los recursos"<sup>91</sup>

Dependiendo de las necesidades de cada organización, pueden desarrollarse políticas específicas en relación con los riesgos principales. Por ejemplo, si muchos empleados usan sus propios vehículos para fines laborales (flota gris), o si los empleados ocasionalmente comparten coche para fines laborales, podrían ser necesarias políticas específicas que gestionen el riesgo en estas áreas.

<sup>86</sup> Borrador de ISO 39001, Road Traffic Safety Management Systems with Guidance for Use

<sup>87</sup> <http://www.devon.gov.uk/workrelateddriversfinal.pdf>

<sup>88</sup> Ibid

<sup>89</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual

<sup>90</sup> Ibid

<sup>91</sup> [http://www.hsa.ie/eng/Vehicles\\_at\\_Work/Driving\\_for\\_Work/Driving\\_for\\_Work\\_CD\\_Rom/](http://www.hsa.ie/eng/Vehicles_at_Work/Driving_for_Work/Driving_for_Work_CD_Rom/)

"Algo importante a tener en cuenta es hasta qué punto la política de conducción laboral debería cubrir a los empleados que conduzcan vehículos de empresa (o en leasing) o sus propios vehículos con fines laborales (flota gris). La responsabilidad del empleado por su vehículo debe quedar claramente definida en dicha política. Los empleadores pueden tener una gran influencia alentando el cumplimiento ampliado de la seguridad vial para los empleados que utilizan sus propios vehículos con fines laborales. Los grandes empleadores también pueden influenciar las políticas en las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES) cuando subcontratan trabajo a lo largo de la cadena de suministros si exigen a los subcontratistas que adopten las mismas condiciones y estándares en relación con la conducción laboral.<sup>92</sup> Se debería promover que los grandes empleadores compartiesen sus buenas prácticas con las pequeñas empresas que no tengan la capacidad de gestión de recursos humanos presente en muchas grandes empresas".<sup>93</sup>

Las consultas y la participación resultan clave en el desarrollo de una política de SVL. "Los empleados deberían garantizar que la política está claramente articulada y ampliamente comunicada, de modo que los empleados sean conscientes de la existencia de las mismas (por ej., leyendo en voz alta la política con el empleado al contratarlo o hacer que firme una declaración o "compromiso" en lugar de simplemente darle unas cuantas páginas para que se las lea). Si una empresa ofrece teléfonos móviles, los empleados deberían, por lo menos, firmar y reconocer que se les ha entregado, que han comprendido y que cumplirán la política de la empresa.<sup>94</sup> La mejor práctica es pedir a los empleados que asuman comprobaciones de comprensión. Esto los obliga a leer el material al menos una vez y aumenta las probabilidades de que sigan las recomendaciones dadas. También ofrece trazabilidad de auditoría muy sólida para el empleador, ya que no solo puede probar que ha entregado los documentos al empleado, sino también que los ha leído y comprendido.. Las políticas deben cumplirse de manera uniforme"<sup>95</sup>.

Deben activarse normas y procedimientos para garantizar que se implementa la política. Estas reglas escritas deberían mostrar claramente lo que se permite en el trabajo y explicar los procedimientos en caso de que no se cumplan las leyes y se presenten soluciones en caso de haber problemas. Finalmente, la política se debe evaluar, seguir y ajustar de acuerdo a las sugerencias y también a la experiencia. Esto se debate más adelante en este informe.

El anexo 2 contiene un ejemplo de política de SVL.

## Recomendaciones a los empleadores

- Adoptar una política clara que defina el compromiso de las organizaciones en cuanto a la SVL.
- Definir claramente los roles y las responsabilidades de los empleados y de la dirección (todo el personal debería completar declaraciones firmadas y datadas en las que acuerdan cumplirlas).
- Comunicar al personal las razones por las que se han adoptado las políticas: los riesgos a los que se enfrentan los empleados y otros participantes.
- Garantizar que se dispone de sanciones para tratar las conductas inseguras y regular las infracciones de forma proporcional a la naturaleza e impacto del acto. Asimismo, garantizar que se otorgan recompensas y se reconoce a los conductores que cumplen las normas y demuestran conductas seguras.
- Garantizar que está en marcha un mecanismo para verificar las políticas, como sesiones de formación que garanticen que los empleados (incluyendo directivos) comprenden y son conscientes de las políticas existentes.
- Pedir a los directivos que den el ejemplo respetando las políticas de velocidad.

<sup>92</sup> Informe temático PRAISE n.º 5, Minimizar las distracciones al volante. <http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-informes.php>

<sup>93</sup> Informe temático PRAISE n.º 8, Conducción laboral; Gestión de la velocidad. <http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-informes.php>

<sup>94</sup> Noble, J. & Riswadkar, A.V. (2009), Responsabilidad del teléfono móvil para los empleadores. Revisión de John Liner. Revisión trimestral de estrategias de gestión de riesgo avanzado 23 (1). PP 73-79.

<sup>95</sup> Informe temático PRAISE 5, Minimizar las distracciones al volante.

[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_5.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_5.pdf)



## Parte 6: Riesgos comunes y cómo gestionarlos

Las principales causas de las colisiones de tráfico vial incluyen la velocidad, conducir bebido y, especialmente en la conducción laboral, los altos niveles de fatiga. Investigaciones recientes también sugieren que la distracción del conductor es un factor que contribuye cada vez más a las colisiones en carretera. Estos son riesgos que normalmente deben gestionarse en el contexto de la SVL. Además, las empresas podrían enfrentarse a otros riesgos más allá de los de la lista, derivados de la naturaleza de la actividad o de sus prácticas laborales. El alcance de las medidas para paliar estos riesgos debe desarrollarse e implementarse dependiendo de las circunstancias de la empresa, del resultado de la evaluación de riesgo y de los compromisos contenidos en la política de SVL de la misma. Las áreas de alto riesgo y de riesgos inmediatos deberían atenderse primero antes que las de menor riesgo o riesgo más remoto, aunque al final deberán solucionarse todos los problemas para poder mejorar continuamente en la SVL general. Las medidas pueden implementarse a nivel empresa, por ejemplo modificando las prácticas de trabajo mediante la implementación de nuevas normas de planificación de trayectos, o a nivel individual, como por ejemplo ofreciendo formación a los empleados en relación con nuevos vehículos que deban conducir. A la hora de paliar áreas de riesgo comunes, los empleadores deben tener en cuenta a los empleados, a los vehículos y al entorno para desarrollar medidas efectivas.

El objetivo común de todas las medidas implementadas es que se aplique la política de SVL de la organización. Lo mínimo debería ser gestionar (eliminar o reducir) el riesgo vial de los empleados y otros implicados, así como respetar la ley. Siempre que sea posible, "realizar estudios piloto en un sitio o con un equipo de conductores resulta un ejercicio útil, ya que contribuye a evaluar la eficacia de un programa, compensar adecuadamente los costes y desarrollar el proceso de implementación de cualquier programa más amplio."<sup>96</sup>

### 6.1 Velocidad

"El exceso de velocidad puede definirse como superar los límites legalmente establecidos y/o conducir a velocidades inapropiadas para las condiciones de la carretera. Es la principal causa de colisiones, muertes y lesiones graves en la vía pública. La pérdida de control de la tarea de conducción, y potencialmente del vehículo, aparece cuando las exigencias de las tareas de conducir exceden las capacidades disponibles del conductor. A medida que se incrementa la velocidad, la exigencia de la tarea aumenta y se reduce la capacidad del conductor. Los empleadores tienen una clara responsabilidad para reducir incentivos para exceder el límite de velocidad y elevar la comprensión de las graves consecuencias que puede tener."<sup>97</sup> Los conductores que viajan por asuntos laborales suelen estar bajo presión para cumplir con unos plazos muy justos, lo que deriva en que sean uno de los grupos más propensos a correr. Un estudio británico concluyó que el exceso de velocidad en los conductores de empresa era algo común para la mitad de la muestra, y un 13% de la muestra presentaba una velocidad excesiva. La razón más importante era el deseo de llegar a tiempo a las reuniones, incluso si para ello se debía infringir el límite de velocidad, combinado con una percepción reducida del exceso de velocidad como un factor de riesgo de colisiones importante y una menor experiencia al volante.<sup>98</sup>

El informe temático 8 ofrece a los empleadores unas perspectivas sobre cómo luchar contra el exceso de velocidad de los conductores laborales. La segunda parte se centra en los problemas de gestión que cubren temas desde la planificación de la jornada a políticas de pago con asesoramiento sobre cómo dichas prácticas pueden ayudar a gestionar el exceso de velocidad en el contexto laboral. La tercera parte del Informe Temático ahonda en lo que los empleadores pueden hacer, desde evaluaciones del riesgo de potenciales infractores e identificación de la formación, incluyendo sinergias de ecoconducción, a la promoción de una conducción más segura y económica. También analiza lo que puede hacerse para rehabilitar a los infractores de la velocidad. La última parte revisa específicamente las diferentes tecnologías de gestión de la velocidad que también pueden ser una herramienta adicional útil para la gestión de la misma. Es necesario contar con una combinación de políticas para luchar contra el exceso de velocidad, y el informe tiene por intención hacer recomendaciones para reducirlo en todos los ámbitos entre aquellos que conducen por motivos laborales.

### 6.2 Alcohol y fármacos medicinales o drogas

Los empleadores tienen un rol importante a la hora de incrementar la conciencia de los conductores sobre los riesgos de la conducción bajo los efectos del alcohol o de drogas / medicinas. "Los empleadores y los operadores de flota deberían recibir un fuerte apoyo para crear sus propias iniciativas. Esto debería formar parte de un enfoque holístico para definir un programa de seguridad vial. Una serie de recomendaciones útiles aparecen en el Código de Prácticas de la OIT sobre Gestión de Problemas con el Alcohol y las Drogas en el lugar de trabajo"<sup>99</sup>. En él se recomienda que cada empleador, en cooperación con sus empleados y representantes, redacte una política de empresa referente al alcohol y las drogas en el centro de trabajo.

<sup>96</sup> Murray, W., et al., (2003). Evaluating and improving fleet safety in Australia. Canberra: ATSB.

[www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2003/eval\\_fleetsafe.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2003/eval_fleetsafe.aspx)

<sup>97</sup> Informe temático PRAISE n.º 8, Conducción laboral; Gestión de la velocidad.

[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_8.pdf)

<sup>98</sup> Adams-Guppy, J. and Guppy, A. (1995) Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. Ergonomics, 38, 12, 2525-2535

<sup>99</sup> [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1996/96B09\\_297\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1996/96B09_297_engl.pdf)

El informe temático 3 se centra en la Aptitud para conducir en el contexto laboral, analizando la Promoción de la salud en el centro de trabajo (PSCT), que incluye tratar el tema del alcohol, las drogas ilegales y las medicinas. El informe temático 1 también debate sobre el potencial de las tecnologías de seguridad de los vehículos para mejorar la SVL e incluye una sección sobre gestión del alcohol con el uso de bloqueadores de alcoholemia.

## 6.3 Fatiga

Otro de los principales factores que afectan la conducción laboral es la fatiga. Las investigaciones demuestran que la fatiga del conductor es un factor significativo en aproximadamente un 20% de los accidentes de transporte comercial por carretera. Los estudios dejan de manifiesto que el 50% de los camioneros de transporte pesado se han quedado dormidos al volante. El aumento del riesgo de colisión se produce por la noche (los niveles diurnos se multiplican por 10 al caer la noche), a medida que la jornada laboral es más larga y con horario irregular. Estos factores de fatiga que alteran la seguridad vial necesitan estar mejor controlados en las políticas normativas y de gestión del riesgo. El factor más importante que asegurará la seguridad es implementar eficazmente y velar por el cumplimiento de las normas.

El informe temático 3 se centra en la gestión de la fatiga o de la somnolencia en el contexto laboral. El informe temático 8 ahonda más específicamente en cómo luchar contra la fatiga en el caso de los camioneros, e incluye un análisis de la legislación de la UE sobre tiempos de conducción y descanso en el contexto de la seguridad vial. El informe también investiga específicamente lo que los empleadores pueden hacer para vencer la fatiga. Una “cultura de seguridad” de los empleadores que integre la política antifatiga en la cadena de suministros puede ser de ayuda para cumplir con la legislación existente de la UE.

## 6.4 Distracción

“La distracción al volante es una de las principales causas de preocupación. Se supone que es la causa de un 20-30% de todos los accidentes de tráfico”.<sup>100</sup> La lista de distracciones que minan la capacidad del conductor para conducir es muy extensa. Los empleadores deberían identificar y gestionar todas las distracciones vinculadas a la conducción laboral y garantizar que los conductores reducen los riesgos, por ejemplo, no comiendo ni bebiendo al conducir, predefiniendo la música/radio y los controles de climatización, asegurando cualquier objeto suelto, parando para ajustar equipos o comprobar mapas o para asearse, consultando a los pasajeros que les ayuden con sus tareas (para mirar mapas, por ej.).<sup>101</sup>

Las distracciones cada vez se tornan más “tecnológicas”, ya que los vehículos están convirtiéndose en “oficinas con ruedas”. Este es un entorno en el que los empleados tenderán a recibir o hacer llamadas, comprobar mensajes de texto o incluso comprobar sus correos electrónicos, sin darse cuenta del tremendo riesgo que supone para la carretera este tipo de conducta al volante. El informe temático 5 ofrece a los empleadores un análisis sobre cómo minimizar las distracciones al volante asociadas con el uso de dispositivos electrónicos o los denominados “dispositivos nómadas”, entre ellos los móviles, smartphones, reproductores de MP3 y sistemas de navegación portátiles. El informe ahonda en los impactos negativos y positivos de dichos dispositivos en el entorno vial laboral y expone medidas para minimizar el riesgo en este campo, incluyendo políticas de empresa, comunicaciones y prácticas comerciales generales.

## Recomendaciones a los empleadores

- Desarrollar medidas como respuesta directa al resultado de la evaluación del riesgo.
- Las áreas de alto riesgo y de riesgos inmediatos deberían atenderse primero antes que las de menor riesgo o riesgo más remoto, aunque al final deberán solucionarse todos los problemas para poder mejorar continuamente en la SVL general.
- Implementar medidas a nivel empresa antes de implementarlas a nivel individual.
- A la hora de paliar áreas de riesgo comunes, se debe tener en cuenta a los empleados, a los vehículos y al entorno para desarrollar medidas efectivas.

<sup>100</sup> Informe temático PRAISE n.º 5, Minimizar las distracciones al volante.

[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_5.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_5.pdf)

<sup>101</sup> Ibid

## Parte 7. Gestión y planificación de trayectos

La planificación y la gestión de trayectos juega un papel fundamental que tiene influencia sobre el riesgo vial laboral, y las medidas preventivas sobre esta área deberían desarrollarse como parte del programa de seguridad vial de una organización. Los trayectos deben optimizarse para minimizar la necesidad de viajar. También deben compartirse o consolidarse tanto como sea posible y debería utilizarse transporte público siempre que resulte práctico y sea apropiado (por ej., para acudir a las reuniones de negocios).

A nivel organización, los directivos y el personal de recursos humanos en las organizaciones debería garantizar que los actuales contratos de trabajo, turnos y jornadas laborales no contribuyen a la somnolencia y el estrés al volante. Como mínimo, las jornadas y las rutas laborales deben permitir a los conductores permanecer dentro de la legalidad.

Es posible utilizar programas informáticos de planificación de trayectos para optimizar las rutas. La planificación de la ruta del desplazamiento in itinere podría identificar y evaluar factores como el terreno y la infraestructura. También deben tenerse en cuenta las condiciones del tráfico (que pueden variar dependiendo del momento del día). Además, las condiciones meteorológicas y los factores estacionales (tales como la luz y la oscuridad) también deberían tenerse en cuenta al escoger la ruta.

Todos los empleados que conducen para trabajar, ya sean de la “flota gris”, conductores de coches de empresa responsables por su propia jornada laboral o conductores profesionales de camiones con directivos de logística, pueden usar la planificación de trayectos y los STI para asegurarse que su velocidad es la apropiada. Garantizar “que los trayectos programados, las distancias y los planes den un margen adecuado de tiempo para que los conductores completen sus itinerarios (incluyendo entregas, descansos y condiciones predecibles del clima y del tráfico) resulta fundamental. Los responsables de la planificación de itinerarios y de programación, incluyendo los operadores de transporte, son responsables de tener todos los factores en cuenta. Con una mejor planificación logística, los empleadores deberían considerar introducir tiempos intermedios en la cadena de suministros: los conductores así se ven aliviados de la presión del tiempo y pueden concentrarse más en la seguridad y el ahorro de energía.<sup>102</sup>

### Recomendaciones a los empleadores

- Garantizar que todos los contratos de trabajo, patrones de turnos y jornadas laborales no contribuyen a imponer presiones de tiempo sobre los empleados.
- Revisar las jornadas, los itinerarios y la planificación de trayectos y atender proactivamente el estrés del conductor en el contexto de un plan de salud y seguridad.
- Ofrecer funcionalidad de planificación de itinerarios para facilitar una programación realista de los viajes y contribuir a una adecuada gestión del tiempo.
- A la hora de tratar con clientes, evitar hacer concesiones que puedan afectar adversamente la seguridad vial, como compromisos de entregas o de completar paquetes laborales que exijan un marco temporal no realista.
- Establecer jornadas, incluyendo las de cadenas de subcontratación, que permitan a los conductores tener suficiente tiempo para obedecer los límites de velocidad y evitar la conducción en las horas pico. Estas deberían ser flexibles y adaptables a los cambios como los del clima.

---

<sup>102</sup> Informe temático PRAISE n.º 8, Conducción laboral; Gestión de la velocidad.  
[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_8.pdf)

## Parte 8. Gestión de empleados y comunicaciones internas

Los conductores o empleados son solo un elemento del programa de seguridad vial de una empresa, pero también habría que centrarse en la cultura directiva, los vehículos, los itinerarios y la seguridad de los sitios (ver la matriz de Haddon). La gestión de empleados puede incluir todo proceso o actividad diseñados para garantizar que se siguen las políticas y prácticas de SVL de manera consistente. Las organizaciones deberían desarrollar procedimientos que les permitan gestionar con eficacia los riesgos a los que se enfrentan los empleados tanto a nivel organización como individualmente. Los empleados tienen la responsabilidad de comportarse de forma que se minimice el riesgo para sí mismos y para los demás. También deben recibir información y participar en todas las etapas del desarrollo e implementación de programas de gestión de la seguridad vial para su organización.

### 8.1 Comunicaciones y participación

La consulta con la mano de obra es un requisito legal cuando hay implicaciones con la salud y la seguridad.<sup>103</sup> La Directiva Marco 89/391/CEE exige expresamente a los empleadores que consulten con sus empleados y/o sus representantes y que les permitan tomar parte en debates sobre todas las cuestiones relativas a la seguridad y salud laborales. Las organizaciones proactivas deberían consultar a sus conductores desde un primer momento.

En su Guía sobre Representantes de los Trabajadores<sup>104</sup>, la Agencia Europea de Seguridad y Salud Laborales también sugiere que podría ser útil designar a un "representante de los trabajadores". "El rol del representante de los trabajadores es garantizar que los trabajadores tienen una forma de hacer llegar su opinión sobre las decisiones de los directivos durante el desarrollo de medidas preventivas y de protección, de modo que queden reflejadas sus visiones, preocupaciones e ideas. Este rol es diferente del de empleados como supervisores, cuya descripción del trabajo incluye tareas para ayudar a gestionar la salud y la seguridad". "Dependiendo de la legislación nacional, las consultas pueden ser directas o a través de un representante de los trabajadores"; no obstante, un enfoque combinado que integre la salud y la seguridad en los roles de todos es el enfoque más efectivo.<sup>105</sup>

El uso del conocimiento de los empleados ayuda a garantizar que los riesgos se identifican y evalúan correctamente y que se identifican e implementan soluciones que funcionen. Un programa de gestión de la SVL puede exigir el desarrollo de una estrategia de comunicación que garantice que todos los implicados, tanto internos como externos, sean conscientes de ella y de lo que se les exige a ellos y a la organización. Y lo más importante, las comunicaciones pueden contribuir a garantizar la participación y aportar cambios en comportamientos y actitudes. El diagrama a continuación ilustra varios estados en el proceso de las "comunicaciones", uno de los cuales continúa. Como con todos los aspectos del programa, el alcance y la naturaleza de las comunicaciones necesarios deberían definirse específicamente para las características particulares de la empresa (n.º de empleados, turnos, tipos de comunicaciones ya usadas dentro del sector) y su riesgo en carretera.



Fuente: K Shaw, Global Road Safety Partnership Draft Fleet Safety Manual

<sup>103</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31989L0391:EN:NOT>

<sup>104</sup> European Agency for Safety and Health at Work, (2012) 'Worker Participation in Occupational Safety and Health A PRACTICAL GUIDE'

<sup>105</sup> European Agency for Safety and Health at Work, (2012) 'Worker Participation in Occupational Safety and Health A PRACTICAL GUIDE'

Es importante que los empleados estén involucrados desde el principio y de forma continua para que la reducción del riesgo vial laboral sea algo inherente en cada uno de sus enfoques laborales. Los métodos de comunicación utilizados dependerán de lo que se intente conseguir y cómo esté implementado el concepto de reducción del riesgo vial en la organización. En las etapas iniciales, probablemente sean necesarias las actividades simples de fomento de la conciencia para hacer que los empleados tomen conciencia sobre el riesgo vial y por qué es un problema para ellos. La comunicación puede ser sencillamente un correo electrónico de la dirección indicando que van a adoptar medidas sobre la SVL. Más adelante, esto debería desarrollarse para aclarar la naturaleza exacta de los riesgos a los que se enfrentan y para que los empleados participen en el desarrollo de soluciones, durante las cuales es probable que surjan métodos de comunicación interactiva más eficaces, tal como los debates de equipo. El proceso es continuo y “la información sobre seguridad debería darse con cuentagotas a todos los empleados que hacen viajes laborales a fin de que se genere una cultura de seguridad vial en la empresa”.<sup>106</sup>

“Existen muchas maneras de comunicarse y participar con el personal mediante canales de comunicación directos e indirectos. A continuación se ofrecen algunos ejemplos:

- Comunicaciones directas:
  - Talleres para directivos y equipos de implementación
  - Sesiones de información al personal o charlas “prácticas”
  - Formación de conductores
  - Cursos de introducción del personal

- Comunicación indirecta:

Colocando información de seguridad de la flota en otros documentos y medios:

- Manuales de seguridad
- Manuales de conducción
- Pasaportes de conducción
- Boletines de empresa

Colocando información de concienciación de seguridad de la flota en:

- Tablón de anuncios
- Carteles
- Sitios web
- Correos electrónicos”

La seguridad debería ser algo usual en los planes no solo de la dirección sino de las reuniones de equipo que ofrezcan oportunidades de debate sobre asuntos o riesgos emergentes y que ofrezcan un entorno positivo mediante el cual se puedan comentar las preocupaciones.

Los resultados deben comunicarse a los directivos operativos y a los conductores a través de debates. “Para realmente conseguir la aceptación y el compromiso, los directivos y los supervisores deben involucrarse profunda y personalmente en el proceso. Hacerlo conllevará tiempo y esfuerzo, pero es fundamental para conseguir los beneficios”.<sup>107</sup> Es importante que la dirección lidere todas las etapas del proceso de comunicación y que existan estructuras claras para que todos los niveles de empleados puedan tener voz. Los empleados también tienen el deber de comunicarse y cooperar con sus empleadores para contribuir a la identificación y reducción del riesgo. Para facilitar esta interacción, la dirección debería garantizar que están activos los sistemas adecuados que ofrezcan buenas oportunidades de comunicación, debates proactivos en torno a los riesgos y que informen sobre incidentes.

La Agencia Europea de Salud y Seguridad laboral destaca las formas en las que los empleados pueden actuar para utilizar efectivamente los sistemas de comunicación provistos por sus empleadores. Se hace énfasis en los siguientes:

- “Hacer preguntas, informar sobre asuntos y aportar sugerencias durante las reuniones, debates de equipo, sesiones formativas, charlas individuales con los supervisores o directivos;
- Participar en actividades de consulta;
- Participar en pruebas; por ej., pruebas de selección para equipo de protección personal;
- Presentarse voluntariamente para participar en actividades de salud y seguridad laboral, como grupos de trabajo;
  - Informar de accidentes, casi accidentes o cualquier otro hecho que podría resultar inseguro, insalubre u obstructivo, pero también aportar ideas de mejora;
  - Hablar con su representante (en caso de haberlo) y participar en las actividades que organicen (reuniones, estudios, etc.). Considerar presentarse voluntariamente para ser representante de los trabajadores;
  - Contribuir con noticias sobre salud y seguridad en el boletín de la empresa;
  - Aplicar el conocimiento recibido en la formación para las tareas laborales;
  - Establecer buenos ejemplos para las nuevas incorporaciones y ayudarlos en los aspectos de salud y seguridad de su trabajo<sup>108</sup>

<sup>106</sup> Zurich Risk Engineering, Managing work-related road risks - A strategic must-have

<sup>107</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual

<sup>108</sup> European Agency for Safety and Health at Work, (2012) ‘Worker Participation in Occupational Safety and Health A PRACTICAL GUIDE’



## Estudios de caso de buenas prácticas

Vauxhall<sup>109</sup>

La mejora en la concienciación de los conductores se considera vital. Es por esta razón que la comunicación continua con los conductores es un elemento clave de la estrategia de Vauxhall, usando todos los métodos posibles. La mayoría de las comunicaciones se envían en nombre de (o aprobadas por) el Director General. La orientación se envía con regularidad, está localizada y siempre que se puede utiliza ejemplos de la vida real, incluyendo detalles sobre colisiones costosas o graves que se comparten con otros conductores para prevenir que vuelvan a producirse. Algunas de las medidas adoptadas se describen en la Figura 3, que resume el Manual del conductor y otras comunicaciones.

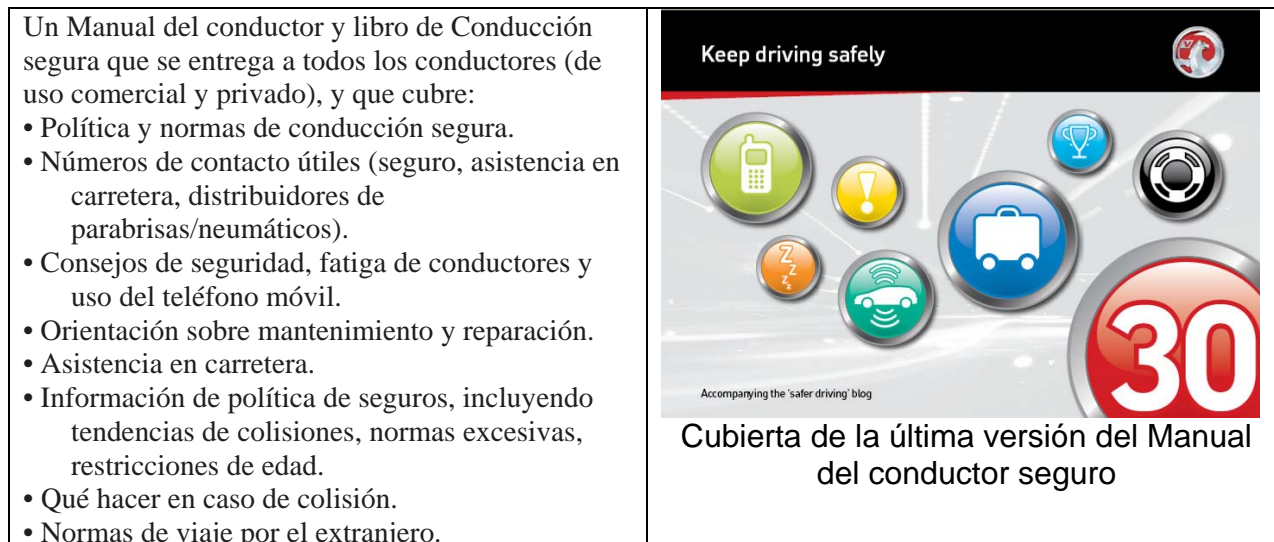


Figura 3. Resumen de las comunicaciones y manual del conductor de Vauxhall

El Manual del Conductor Seguro está aprobado personalmente por el Presidente de Vauxhall y está dirigido a todos los empleados. Su última versión, publicada en otoño de 2010, incluye secciones sobre los riesgos asociados a la fatiga, el uso del teléfono móvil al volante y conducir por encima de los límites de velocidad, junto con información sobre cuál es el rendimiento de la flota y detalles sobre algunas de las actividades que forman parte del programa de gestión del riesgo. Esto está apoyado por una estrategia integrada de comunicaciones que incluye:

- Boletín trimestral del conductor, con artículos sobre seguridad, repetición de mensajes, tendencias y estadísticas..
- Recordatorios por correo electrónico, web y papel sobre asuntos clave, entre ellos el uso del teléfono móvil, la fatiga, la conducción defensiva y la ergonomía de “Cómo sentarse con seguridad”.
- Un folleto de Conducción Segura para todos los conductores, en línea y en papel, aprobado por el director general.
- Carteles de concienciación sobre seguridad vial en los centros de gestión.
- También se realizan controles de comprensión del manual y la nota de aprobado es del 100% para asegurar una comprensión total.

Cummins<sup>110</sup>

Para garantizar la sostenibilidad de su programa, Cummins desarrolló una estrategia de comunicación muy robusta que se basaba en medios tecnológicos. Al utilizar su propia web interna (MyCummins), crearon una página web de seguridad para conductores que está disponible a todo el mundo. Esta página incluye detalles relevantes como: versiones traducidas de la política global, preguntas frecuentes, formularios de auditoría de los vehículos, enlaces al paquete de formación en línea, instrucciones sobre cómo informar sobre incidentes/reclamaciones de vehículos, una recopilación archivada de los temas de seguridad de conducción mensuales de Cummins, así como un canal para ofrecer comunicaciones periódicas de los líderes principales de Cummins en la organización. Además de crear la página web, Cummins también desarrolló y desplegó mensualmente comunicaciones sobre seguridad de conductores, a través de correo electrónico, para ofrecer consejos y estrategias generales a sus empleados a fin de que mejoren su conocimiento de seguridad al volante y, en última instancia, mejorar su rendimiento al volante. Entre estos temas se incluyen: el uso del teléfono móvil al volante, conducción eficiente (verde), seguridad del cinturón de seguridad, incapacidad para conducir, condiciones meteorológicas adversas para la conducción, seguridad en motocicleta, conducción nocturna, conducción en acontecimientos deportivos, seguridad en la construcción de carreteras y consejos para evitar/prevenir colisiones por detrás.

<sup>109</sup> Price, A., et al, Building work-related road safety into organisational DNA: Case study of Vauxhall. Draft paper, currently in review process for Journal of the Australasian College of Road Safety

<sup>110</sup> Adaptado de la PRAISE Awards Application 2011

Este es un ejemplo del calendario anual de comunicaciones de BT. Normalmente, cada mensaje de seguridad consta de aproximadamente 400 palabras y su objetivo es mostrar el alcance de un problema particular, así como ofrecer consejos sobre mejores prácticas.

Mes	Temas de seguridad vial nacional	Temas a nivel organización
Enero	Fatiga	Por qué es importante la seguridad de la flota
Febrero	Conducción con nieve	Lanzamiento del programa
Marzo	Teléfonos móviles	Reducción de las colisiones por detrás
Abril	Cinturones de seguridad	Maniobras a baja velocidad
Mayo	Conducción y drogas	Comprobación de vehículos
Junio	Conducción en verano	Aparcamiento seguro / Incidentes de colisiones estando aparcado
Julio	Seguridad vial de conductores jóvenes	Informes de incidentes
Agosto	Velocidad	Lanzamiento de intervenciones en línea
Septiembre	Conducción en vacaciones / sujeciones para niños	Fuego, robo y vandalismo
Octubre	Flexible	Seguridad de los miembros de la familia
Noviembre	Conducción invernal usando	frenos ABS
Diciembre	Conducción ebria	Seguridad vial y la fiesta de Navidad

## Finlandia

Simo Salminen, del Instituto Finés de Salud Laboral, ha descrito una intervención de debate de grupo prometedora que se basa en la teoría de decisiones de grupos. 172 electricistas fueron sometidos a un método social de debate psicológico. Este estudio se llevó a cabo en una empresa responsable de la construcción y mantenimiento de la red eléctrica en el área de la capital (Helsinki), que cuenta con alrededor de un millón de habitantes. Los 172 electricistas participaron en el estudio. Condujeron camioneras y furgonetas de empresa una media de 278 km por semana.

Cada sujeto participó en tres pequeñas reuniones de grupo de 7-14 conductores de los equipos en los que normalmente trabajaban. En la segunda intervención, 179 empleados de otra empresa eléctrica participaron en un curso de un día de conducción anticipatoria. En la primera ronda de debates, los 19 equipos reportaron 183 problemas en el tráfico laboral. Durante la segunda ronda, los equipos aportaron 594 sugerencias para resolver los problemas. En la tercera ronda, los electricistas asumieron 53 compromisos para cambiar sus hábitos al volante. La evaluación de los datos sugiere que el número de accidentes laborales aumentó un 15% durante el período de seguimiento de ocho años, mientras que el número de colisiones de tráfico disminuyó significativamente un 72%.

## 8.2 Sanciones o incentivos para los empleados

También es importante que se adopten medidas de cumplimiento y penalización claras en las organizaciones, a fin de garantizar el cumplimiento de las políticas de SVL y los requisitos legales en este campo. Sin embargo, es importante destacar que independientemente del tipo de sanción, solo deberán tenerse en cuenta una vez que se hayan eliminado todas las posibles raíces de la organización y de la dirección causantes del comportamiento inadecuado. Como ejemplo, alguien que haya tenido más de una infracción por exceso de velocidad podría haber sufrido presiones para exceder la velocidad a fin de cumplir con objetivos estipulados por su empleador. Así también surge el problema de quién debería determinar si el culpable del incidente es el empleador, ya que dicha raíz podría ser realmente el directivo que lo investiga.

Las circunstancias del fracaso individual para cumplir con los procedimientos y compromisos de salud y seguridad en relación con violaciones de seguridad vial deberían formar parte de la evaluación de rendimiento del empleado, y ello debería derivar (cuando fuere apropiado) en nuevos objetivos de rendimiento personales<sup>111</sup> “En primera instancia, el enfoque debería ser positivo y útil, en lugar de punitivo, a pesar de que debería dejarse claro que la repetición de la infracción podría derivar en la adopción de procedimientos disciplinarios entre los que se incluye la pérdida de la capacidad para conducir<sup>112</sup>

“Las teorías psicológicas sobre aprendizaje y motivación enseñan que recompensar el buen comportamiento es tan poderoso como herramienta de modificación de la conducta como penalizar el malo. En las teorías de la seguridad vial, las recompensas se han visto un poco marginadas. No obstante, las investigaciones indican que puede igualmente tener un efecto positivo en el comportamiento del tráfico”.<sup>113 114</sup> Si bien esto puede ser difícil a nivel nacional, a nivel empresa este enfoque

<sup>111</sup> Adaptado de RoSPA <http://www.rospa.com/roadsafety/info/workspeed.pdf>

<sup>112</sup> Ibid

<sup>113</sup> Hagenzieker (1999) en OCDE (2006) Gestión de la Velocidad <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06Speed.pdf>

es menos problemático, ya que las nuevas tecnologías (como la telemática) permiten una monitorización continua de la conducción. Esto ofrece a los empleadores el potencial de incentivar a los empleados en relación con su conducta. Los incentivos podrían tomar forma como vales o bonificaciones. Sin embargo, cabe destacar que estos programas son difíciles de implementar en la práctica, y que no hay muchas pruebas sobre su coste-eficacia”.<sup>115</sup>

### 8.3 Contratación y aptitud

Cuando se debe conducir con fines laborales (ya sea como conductor profesional u ocasionalmente para complementar el rol principal) los empleadores deben considerar esta tarea como parte del proceso de contratación. Los empleadores pueden solicitar una experiencia mínima y/o específica para manejar ciertos vehículos en las descripciones del puesto laboral. Durante el proceso de recepción de solicitudes, también es importante preguntar si tienen infracciones y comprobar qué empleados están física y mentalmente aptos para llevar a cabo el trabajo, así como garantizar que comprenden los requisitos legales sobre conducción laboral.

“Conducir es una tarea exigente, y el riesgo de accidentes es alto si los conductores no están aptos física o mentalmente para conducir. Esto resulta especialmente cierto cuando se analiza la conducción laboral, ya que problemas como el estrés laboral o la somnolencia derivados de largas horas al volante tienen gran parte de responsabilidad”.<sup>116</sup> En este aspecto, los empleadores deberían garantizar que todos sus empleados están mental y físicamente aptos para conducir. “Se debe definir un estándar mínimo de ‘aptitud para conducir’, y activar los procedimientos que garanticen que se cumple”.<sup>117</sup> Además, los conductores deberían ser conscientes de que son responsables de abstenerse de conducir si reconocen que son incapaces. Los empleados también deberían informar a su empleador si están tomando alguna medicación o sufren de algún mal que podría alterar temporalmente sus habilidades al volante. El Informe Temático PRAISE n.º 3 ahonda en este tema, centrándose en la Promoción de la Salud Laboral (PSL) y tres áreas que suponen desafíos específicos: somnolencia, alcohol y drogas ilegales / medicinas, y cubre la legislación existente e iniciativas que los empleadores pueden utilizar sobre estas áreas.

Para los puestos en los que es necesario conducir bastante o un tipo especial de vehículo, podría ser preciso comprobar la competencia y habilidad del empleado potencial como parte del proceso de selección. Al igual que al contratar a un nuevo empleado para cualquier puesto, es igualmente importante comprobar las referencias de empleadores previos. Siempre que sea adecuado, la solicitud de referencias debería incluir comentarios sobre el historial de conducción previo. La Autoridad de Salud y Seguridad de Reino Unido sugiere que los seleccionadores se pregunten lo siguiente cuando estén frente a un nuevo empleado:

- ¿Qué habilidades y conocimientos necesita esta persona?
- ¿Cómo evaluaremos su competencia antes de que comience a trabajar?
- ¿Qué certificados y titulaciones necesitan para el vehículo que operan?
- ¿Cómo comprobaremos que son válidos y están al día?
- ¿La persona necesitará formación adicional?
- ¿Qué señales de seguridad deben conocer?
- ¿Comprenden y siguen instrucciones para trabajar con seguridad?<sup>118</sup>

Para aquellos con más tiempo y recursos, explorar la percepción de los riesgos y sus actitudes sobre conducir de las personas podría ser útil para identificar y seleccionar a conductores seguros. “La investigación ha determinado el ámbito potencial de selección de conductores seguros en base a perfiles de personalidad, percepción del riesgo, experiencia, edad y examen médico. No obstante, no existen muchas estrategias de selección de conductor”.<sup>119</sup> “Se han propuesto una serie de estrategias de selección de conductores para mejorar la seguridad de la flota. Su planteamiento general se centra en intentar identificar a los conductores potencialmente peligrosos en base a su historial de conducción previa. Sin embargo, se destaca que si bien así se podría identificar a un pequeño número de conductores altamente peligrosos (por ej., sin carné o bebedores), no sería predictivo en cuanto a los accidentes que sufre la mayoría de los conductores”.<sup>120</sup> A pesar de ello, es posible incluir algunas cuestiones simples sobre la percepción.

Cuando se contrata a un nuevo empleado, resulta esencial que su proceso de introducción incluya todos los aspectos de salud y seguridad (incluyendo la SVL), las expectativas de la empresa y la cultura general, así como elementos relevantes a su rol específico.

<sup>114</sup> Ver también 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

<sup>115</sup> Informe temático PRAISE n.º 8, Conducción laboral; Gestión de la velocidad.

[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_8.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_8.pdf)

<sup>116</sup> Informe temático PRAISE 3: Aptitud para conducir

<sup>117</sup> Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual

<sup>118</sup> <http://www.hse.gov.uk/workplacetransport/personnel/recruitment.htm>

<sup>119</sup> [http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/knowledge/Fixed/60\\_work/work\\_related\\_road\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Fixed/60_work/work_related_road_safety.pdf)

<sup>120</sup> [http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/knowledge/Fixed/60\\_work/work\\_related\\_road\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Fixed/60_work/work_related_road_safety.pdf)

Es probable que esto incluya la comprensión de lo siguiente:

- Requisitos legales de la legislación de salud, seguridad y seguridad vial.
- Políticas de salud y seguridad y seguridad vial de las organizaciones, incluyendo responsabilidades de empleado y empleador.
  - El rol de la evaluación del riesgo y de los procedimientos de monitorización y evaluación del riesgo.
  - Procedimientos para informar incidentes.
  - Implicaciones del incumplimiento.
  - Otros requisitos específicos de su rol (incluyendo controles de familiarización con el vehículo y una formación más profunda sobre el uso de maquinaria o vehículos específicos.

## 8.4 Formación

Existe un requisito de formación obligatoria sobre seguridad y salud (artículo 12 de la directiva marco 89/391/CEE). Se debería llevar a cabo también un proceso de control que determine las necesidades de los conductores, además de la formación obligatoria en materia de seguridad y salud, a fin de brindar una formación específica y localizada. Esto debería llevarse a cabo durante el proceso introductorio y nuevamente durante el contrato de trabajo, según se considere oportuno, mediante una evaluación del riesgo y monitorización. Independientemente del tipo y nivel de formación escogidos, siempre debería estar basada en análisis de necesidades. Sin lugar a dudas, la formación de conductores puede ser una herramienta importante para reducir los riesgos viales relacionados con el trabajo. Sin embargo, los empleadores deberían prestar especial atención a la hora de identificar si la formación de conductores es una herramienta que se adapta a sus necesidades y, cuando se da el caso, qué tipo de formación deberían escoger.<sup>121</sup> Realizar una evaluación del riesgo continua sienta las bases para identificar los requisitos de formación adecuados. “Se debería también tener en cuenta que la formación de los conductores tiene por objetivo reducir las colisiones y las muertes, pero también otros como mediar una mayor responsabilidad general, generar interés en los temas de seguridad, integrar al equipo, aseguramiento de la calidad.<sup>122</sup> Resulta también importante evaluar la efectividad de la formación. El Informe Temático 2 debate estos temas en detalle, analizando la evaluación del riesgo como base para la formación y cómo mejorar la SVL.

### Estudios de caso de buenas prácticas

#### **nkl Automotive**<sup>123</sup>

nkl Automotive reconoce que un proceso de selección del conductor completo es una parte esencial de la asistencia a la empresa para minimizar los riesgos a los que se enfrentan sus conductores. Antes de contratar a algún potencial conductor de nkl, lo someten a un exigente proceso de selección que está compuesto de tres fases. Inicialmente, los candidatos rellenan un formulario que también incluye un cuestionario médico. Es una declaración integral sobre el estado de salud pasado y presente del solicitante e incluye una sección sobre visión. nkl exige una prueba de visión al menos cada dos años. También se exige una declaración del historial de conducción, incluyendo información del carné de conducir y el historial de accidentes. Cualquier candidato que tenga más de seis puntos de penalización en su carné de conducir será rechazado automáticamente en esta etapa<sup>124</sup>. Todos los formularios de los candidatos son evaluados por un alto directivo de operaciones que tenga muchos años de experiencia y pueda evaluar con precisión la aptitud de un solicitante para este puesto. Aquellos que superen exitosamente la selección reciben un prospecto completo sobre el trabajo que define totalmente los roles y responsabilidades del cargo y se les invita para una entrevista personal. Estas entrevistas estructuradas las realiza un miembro experimentado del personal. Es necesario mostrar ambas partes del carné de conducir en la entrevista. Aquellos que superen esta etapa pueden acudir al día de introducción de conductores de nkl, en el que los potenciales empleados se someten a una evaluación y una formación laboral específicas. Finalmente, los nuevos empleados pasan un tiempo de formación “sobre el trabajo” con su mentor. El mentor es un miembro experimentado de los empleados conductores que no “aprueba” al nuevo empleado hasta que está satisfecho con todos los aspectos de su trabajo, incluyendo la seguridad vial.

### Recomendaciones a los empleadores

- En la etapa de entrevista, explorar los accidentes previos y el historial de demandas y actitudes relacionadas con la seguridad vial.
- Evaluar a los empleados al seleccionarlos. Esto debería incluir comprobación de documentación, permisos, registro de formación del conductor y registros de aptitud para conducir, así como evaluar la competencia y actitudes de conducción.
- Cumplir con los requisitos de la Directiva sobre Salud y Seguridad en el trabajo con respecto a asegurar que se brinda una formación adecuada relacionada con las necesidades de los empleados, incluyendo el uso de vehículos de transporte.

<sup>121</sup> Informe Temático PRAISE 2: Adecuación para la Seguridad Vial. De la Evaluación del Riesgo a la Formación  
[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE\\_Informe\\_2.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_2.pdf)

<sup>122</sup> Ibid

<sup>123</sup> Adaptado de la PRAISE Awards Application 2011

<sup>124</sup> En Reino Unido se acumulan los puntos de penalización y una vez que se alcanzan los doce el conductor puede perder el carné.

- Someter a los conductores que utilizan sus propios vehículos a los mismos procedimientos de contratación, integración y evaluación del riesgo (así como procedimientos de reducción) a los que se somete a los conductores de coches de empresa.
- Integrar los temas relevantes de seguridad vial en el desarrollo profesional de otro personal, tal como las personas que gestionan los horarios, las que compran los vehículos y, lógicamente, los directivos y los líderes.



## Parte 9: Gestión del vehículo

Los vehículos tienen un rol crítico a la hora de influenciar a la seguridad vial, y las elecciones en este aspecto ofrecen tanto oportunidades como riesgos para mejorar la seguridad. Así, los vehículos deberían ser un tema troncal en toda organización con un programa de seguridad vial laboral. Los procesos e iniciativas de gestión de los vehículos deben desarrollarse en el contexto de los resultados de una evaluación de riesgo.

“Los aspectos clave que deben tocarse bajo la gestión de vehículos incluyen:

- Selección y especificación de vehículos
- Equipos de seguridad adicionales
- Mantenimiento del vehículo
- Comprobación de vehículos
- Defectos de los vehículos
- Uso de vehículos privados<sup>125</sup>

La gestión de vehículos debería tratar no solo a los vehículos de la organización, sino también a la flota gris y los vehículos alquilados. A este respecto surgen varios temas adicionales. Los empleadores deberían (a través de políticas internas y/o acuerdos de contratación) garantizar que dichos vehículos “son aptos para la tarea”. Esto significa que deberían contar con un seguro total, un mantenimiento y unas revisiones de alta calidad. También deberían incluirse asuntos de ergonomía, que quedarán definidos por las tareas que el empleado deba ejercer en relación con la conducción. Independientemente de la propiedad del vehículo, los empleadores deberían verificar también que existen unos estándares mínimos de características de seguridad, tales como la edad máxima, en caso de que también se utilicen para desplazamientos laborales. El desarrollo de una política (como parte de o vinculada a la política general de SVL) que defina los compromisos y los procedimientos de las organizaciones en estas áreas podría resultar beneficioso.

### 9.1 Selección y adquisiciones

Cerca de un 50% de los vehículos nuevos se compran inicialmente con fines comerciales. La compra de vehículos seguros es una excelente forma de que los empleadores ofrezcan un lugar de trabajo seguro a sus empleados. A nivel básico, los responsables de adquirir vehículos en una organización deben comunicarse estrechamente con los empleados que los utilizarán, a fin de garantizar que serán aptos para el fin y apropiados para el trabajo en cuestión. También es necesario vincular la seguridad de la flota y la adquisición de vehículos con una gestión comercial, una planificación y operaciones más amplias. Los cambios propuestos en una empresa pueden tener un impacto en la adecuación y, por ende, en la seguridad de la flota existente.

El borrador del Estándar Internacional ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial debate cómo las organizaciones pueden influenciar la seguridad vial mediante la selección de vehículos, destacando cuatro áreas en las que tiene impacto, siendo estas la protección de los ocupantes en los siniestros, la capacidad para evitar o mitigar colisiones, el nivel de protección que ofrece el vehículo para los usuarios de la carretera desprotegidos, y la compatibilidad del vehículos con otros vehículos.<sup>126</sup> Estos temas deberían tenerse presentes en la etapa de adquisición, en el contexto de la naturaleza de las operaciones y del tipo de vehículo necesario. Los hallazgos de la evaluación del riesgo deberían ser informativos para este proceso y asistir a las organizaciones para identificar el tipo de vehículo y las especificaciones más adecuadas.

“En general, los aspectos de seguridad de los vehículos están legislados, y la mayoría de los nuevos ya incorporan más seguridad de la exigida a nivel legal. Esto da un margen considerable a las organizaciones para tomar decisiones informadas sobre el nivel de seguridad que procuran en los vehículos que utilizan. Para ayudar con estas decisiones, los programas de consumo hacen pruebas y publican puntuaciones de seguridad para muchos tipos y modelos de vehículo, que pueden tener influencia sobre el diseño y equipamiento de los mismos.<sup>127</sup>

Los empleadores deberían ser conscientes de los diversos tipos de tecnologías de vehículos en el mercado que pueden asistir en la gestión del riesgo y deberían incluir a las más apropiadas como requisitos estándar a la hora de adquirir o alquilar un vehículo. “Es importante especificar y luego seleccionar vehículos que sean aptos y seguros para los empleados y el tipo de viaje que deban realizar, así como tener presente el estilo de cuerpo, la ergonomía, el equipo y la visibilidad para garantizar que el vehículo es adecuado para su fin.<sup>128</sup> En 2009, El Programa Europeo de Evaluación de Vehículos Nuevos (EuroNCAP) introdujo un nuevo elemento en su puntuación de estrellas denominado “Asistencia a la seguridad” (Safety Assist). Este programa recompensa a los fabricantes que instalen dispositivos de limitación de la velocidad así como control electrónico

<sup>125</sup> Borrador del Manual GRSP, Parte 2

<sup>126</sup> BORRADOR del Estándar Internacional ISO 39001, (2012) sistemas de gestión de la seguridad del tráfico vial (STV) – Requisitos con manual de utilización

<sup>127</sup> Ibid

<sup>128</sup> Borrador del Manual GRSP, Parte 2

de estabilidad y avisos inteligentes sobre el uso de los cinturones de seguridad. Los empleadores deberían especificar unos estándares mínimos de características de seguridad de los vehículos y de puntuación de estrellas EuroNCAP. El equipamiento de seguridad en los vehículos puede reducir la incidencia y la gravedad de los siniestros, y los fabricantes de automóviles han desarrollado varias intervenciones tecnológicas para que los operadores de flota las tengan presentes en las decisiones de adquisición y especificaciones de los vehículos. El Informe Temático PRAISE n.º 1 presenta cómo el equipamiento de seguridad incorporado en los vehículos puede mejorar y gestionar la SVL y debate sobre varios tipos de equipamiento o medidas que pueden contribuir a paliar riesgos como el exceso de velocidad, conducción ebria y no usar el cinturón de seguridad. En cuanto a las tecnologías de seguridad disponibles, se consideran medidas pasivas a aquellas que protegen automáticamente a las personas sin ninguna acción por su parte, incluyendo cambios en el diseño del vehículo. Las medidas activas exigen la intervención activa de las personas para su propia protección<sup>129</sup>. La tabla a continuación lista una variedad de tecnologías o medidas que los empleadores pueden tener en cuenta en el contexto de los riesgos viales a los que se enfrentan. Muchas de estas medidas se debaten en más detalle en el Informe Temático PRAISE 1.

<b>Pasivas</b> (protegen automáticamente al conductor)		<b>Activas</b> (necesitan la intervención del conductor)
<b>Proactivas / Acciones primarias para evitar accidentes</b>	Limitador de velocidad / Adaptador inteligente de velocidad Control Electrónico de Estabilidad (ESP) Conexión de luces de circulación diurnas Color visible Bloqueo del motor ante ingesta de alcohol Neumáticos autocontrolados y autoinflables Asientos más resistentes y seguros Confiscación de teléfonos móviles Control automático de ventilación Frenos automáticos de reversa Registro de sucesos del vehículo (EDR)	Control de crucero Sistema antibloqueo (ABS) Luces de circulación diurnas Luces traseras centrales de freno en la parte superior Políticas y control del alcohol Política de comprobación de neumáticos Ajuste de asiento ergonómico Prohibición del uso de móviles Aire acondicionado Dispositivos de advertencia y cámaras marcha atrás Informe de colisión potencial del conductor
<b>Reactivas / Secundarias / Al instante</b>	Airbag con protectores laterales y de cabeza Bloqueo de cinturón con aviso Vehículo resistente (valoración NCAP) Vehículo más pesado Protección contra latigazo cervical Zonas de impacto y habitáculo de seguridad Interiores ignífugos Barrera y sujetadores de carga Protección contra impacto frontal y lateral EDR incluyendo registradores de impacto, cámaras delantera y de habitáculo y acelerómetros	Cinturones de seguridad delanteros y traseros Utilización del cinturón de seguridad Puertas fuertes y fáciles de abrir Apoyacabezas y asiento adaptables en posición Utilización correcta del apoyacabezas Sillas para niños Equipo antiincendios

## 9.2 Vehículo y conductor

“Las empresas deberían definir requisitos muy claros sobre quiénes pueden usar cada vehículo en cada tipo de carretera, así como reforzar la importancia del cumplimiento de estos requisitos”.<sup>130</sup> Esto debería estar vinculado a la evaluación del riesgo del conductor mediante introducción al uso del vehículo o formación específica, según sea necesario. “Los empleadores deberían garantizar que las características de rendimiento de los vehículos igualan el nivel de competencia de sus conductores e intentar ofrecer opciones, incluyendo vehículos con motores más pequeños.<sup>131</sup> Es importante que los empleados comprendan totalmente el fin y los beneficios de cualquier sistema de seguridad instalado en sus vehículos, así como la forma de usarlo adecuadamente. Una vez más, un sistema introductorio adecuado, suplementado mediante sesiones de información y formación continua, puede ayudar en este aspecto. Los métodos para comunicarse con éxito con los conductores se debaten en más detalle en la Parte 8 de este informe. “El uso seguro no solo depende de las características del vehículo y del conductor, sino también de los sistemas de gestión mecánicos que ofrecen apoyo adicional al conductor, como por ej., para monitorizar y registrar el uso de un vehículo”.<sup>132</sup> En este aspecto, monitorizar el uso y el estado del vehículo resulta fundamental.

<sup>129</sup> Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E. (2009). Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft), [www.cdc.gov/niosh/programs/twu/global](http://www.cdc.gov/niosh/programs/twu/global)

<sup>130</sup> BORRADOR del Estándar Internacional ISO 39001, (2012) sistemas de gestión de la seguridad del tráfico vial (STV) – Requisitos con manual de utilización

<sup>131</sup> <http://www.rospace.com/roadsafety/info/workspeed.pdf>

<sup>132</sup> BORRADOR del Estándar Internacional ISO 39001, (2012) sistemas de gestión de la seguridad del tráfico vial (STV) – Requisitos con manual de uso

## 9.3 Inspección y mantenimiento

La organización debería garantizar que se han implementado procesos de inspección y mantenimiento regular en todos los vehículos usados con fines laborales, ya que es su responsabilidad asegurar el control técnico en todo momento. Como mínimo, deben respetarse los regímenes de mantenimiento recomendados por los fabricantes y los conductores deben efectuar más controles regulares, en caso de ser necesario.

Las recomendaciones del Comité de Salud y Seguridad de Reino Unido sugieren que las organizaciones respondan las siguientes preguntas para evaluar si sus vehículos se mantienen seguros y en buen estado:

- “¿Se ha concertado un mantenimiento adecuado para los vehículos?”
- ¿Cómo se garantiza que se llevan a cabo los mantenimientos y reparaciones según los estándares aceptados?
- ¿Se realizan mantenimientos planificados/preventivos en base a las recomendaciones del fabricante?
- ¿Los conductores saben cómo efectuar controles de seguridad básicos?
- ¿Cómo se garantiza que los vehículos no superan la carga máxima?
- ¿Se pueden asegurar adecuadamente las mercancías o el equipo que se debe transportar, por ej., herramientas sueltas y muestras de productos que puedan distraer la atención del conductor si se moviesen sin control?
- ¿Se verifican regularmente los limpiaparabrisas y se reemplazan según resulte necesario?”<sup>133</sup>

También es necesario evaluar con regularidad el mantenimiento para ver si cumple con los altos estándares y garantizar que se utilizan repuestos aprobados en los vehículos, particularmente para elementos esenciales de seguridad, como son los frenos y los neumáticos<sup>134</sup>

Parte de los procedimientos de mantenimiento de los vehículos debería incluir llevar a cabo comprobaciones como parte de la rutina de conducción diaria. Es importante aclarar completamente lo que la organización considera defecto fundamental que hace que no se deba usar un vehículo. A la hora de decidir si un vehículo es apto para su uso, es necesario considerar una variedad de factores, incluyendo su adecuación para el trabajo, su estado, los factores ergonómicos, o el equipo de seguridad exigido.<sup>135</sup> La Autoridad de Seguridad Vial y la de Salud y Seguridad de Irlanda han diseñado una "lista de comprobación diaria para vehículos con fines laborales" de muestra<sup>136</sup> como herramienta para asistir a los conductores en esta tarea.

La Agencia Europea de Seguridad y Salud Laboral también ha elaborado una útil hoja informativa de resumen sobre este tema que sugiere utilizar la palabra “POWER” (encendido, en inglés) como ayuda memotécnica para recordar los pasos que se deben seguir para hacer la comprobación básica. Son las siglas de Petrol, Oil, Windows, Electrics, y Rubber (combustible, aceite, ventanas, electricidad, neumáticos, en inglés).<sup>137</sup>

### Ejemplos de buenas prácticas

#### Administración Sueca del Transporte<sup>138</sup>

En Suecia, la Administración Sueca del Transporte (organismo gubernamental) es quien lidera la mejora de la seguridad de los vehículos mediante la aprobación de una ley<sup>139</sup> que establece unos estándares altos de requisitos para los vehículos de las flotas gubernamentales. Se han desarrollado unos requisitos de seguridad vial mínimos, no solo para los vehículos del gobierno sino también para las flotas de leasing, alquiler breve y vehículos privados que se usan con fines laborales. Una nueva legislación sueca de 2009 exige que todas las instituciones gubernamentales adquieran o alquilen solamente automóviles con 5 estrellas EuroNCAP en protección de pasajeros (“especificación gubernamental” como en el caso de estándares medioambientales).

- Los vehículos alquilados durante menos de 6 meses deben estar equipados con los siguientes requisitos de seguridad:
  - Resistencia a colisiones concedida por 5 estrellas en el Euro NCAP
    - Recordatorio de cinturón de seguridad en los asientos delanteros según los requisitos Euro NCAP (2 puntos)
    - Protección contra latigazo cervical que cumpla con los requisitos de Euro NCAP (2 puntos)
  - Protección para peatones que cumpla con los requisitos de Euro NCAP (14 puntos)
  - Apoya cabezas y cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos

<sup>133</sup> <http://www.hse.gov.uk/pubns/indg382.pdf>

<sup>134</sup> Borrador del Manual GRSP, Parte 2

<sup>135</sup> <http://www.rsa.ie/PageFiles/2895/drivingforwork.pdf> RSA/HSA Irlanda

<sup>136</sup> Versión en pdf (tamaño 6.2 MB) [http://www.hsa.ie/eng/Vehicles\\_at\\_Work/Driving\\_for\\_Work/Driving\\_for\\_Work\\_CD\\_Rom/Daily\\_Work\\_Related\\_Road\\_Vehicle\\_Checklist.pdf](http://www.hsa.ie/eng/Vehicles_at_Work/Driving_for_Work/Driving_for_Work_CD_Rom/Daily_Work_Related_Road_Vehicle_Checklist.pdf) Versión en Word (tamaño 17.0 KB)

[http://www.hsa.ie/eng/Vehicles\\_at\\_Work/Driving\\_for\\_Work/Driving\\_for\\_Work\\_CD\\_Rom/Daily\\_Work\\_Related\\_Vehicle\\_Checklist\\_Word\\_Version.docx](http://www.hsa.ie/eng/Vehicles_at_Work/Driving_for_Work/Driving_for_Work_CD_Rom/Daily_Work_Related_Vehicle_Checklist_Word_Version.docx)

<sup>137</sup> <http://osha.europa.eu/en/publications/e-facts/e-fact-56-maintenance-and-work-related-road-safety>

<sup>138</sup> Anders Lie, Administración Nacional de Carreteras de Suecia, División de Seguridad Vial, presentación de 2010

<sup>139</sup> Decreto del Gobierno (2009:1) Seguridad Medioambiental y Vial

- Sistema de Control Electrónico de Estabilidad (ESC)
- Requisitos adicionales para vehículos alquilados durante más de 6 meses. Los coches deberán estar equipados con:
  - Bloqueador de arranque por ingesta de alcohol
    - Sistema de Asistencia Inteligente de Velocidad (ISA)
  - Requisitos mínimos de uso de la flota gris. Para el uso regular del propio coche con fines laborales, deberán cumplirse los siguientes requisitos:
    - Estar dado de alta con posterioridad o a fecha de 1 de enero de 2001
    - Tener un intervalo de peso de 900 kg a 1900 kg
    - Estar equipado con protección para pasajeros: Euro NCAP de 4 estrellas si se probó antes de 2009, 23,5 puntos en protección de los pasajeros si se probó en 2009 o con posterioridad (protección frontal, lateral y contra postes)
    - Estar equipado con recordatorio de cinturón de seguridad (SBR) en los asientos delanteros que cumpla con los requisitos de Euro NCAP (2 puntos)
    - Contar con un apoya cabezas y cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos
    - Estar equipado con un sistema de Control Electrónico de Estabilidad (ESC)

En Suecia, se reconoce que el objetivo debería ser cumplir con los más altos estándares de Euro NCAP y que es un objetivo flexible con margen para mejoras tecnológicas continuas.

### Recomendaciones a los empleadores

- Desarrollar políticas y procedimientos para la gestión de los vehículos
- Incluir criterios de seguridad a la hora de comprar vehículos, incluyendo automóviles con 5 estrellas EuroNCAP y vehículos con tecnologías de seguridad ya incorporadas.
- Comunicar el propósito de las tecnologías de seguridad en vehículos (por ej.: “Es por tu propio bien y te valoramos y nos preocupa tu bienestar”) a los empleados y formarlos para que utilicen el equipo de forma apropiada.
- Trabajar conjuntamente con los proveedores, fabricantes de equipos, aseguradoras y clientes para desarrollar soluciones de seguridad adecuadas.

El ETSC les agradece a los siguientes expertos su contribución a este informe:

Will Murray, Deirdre Sinnott, Roger Bibbings, Matthew Heppleston, Anders Lie, Ken Shaw, Andrew Price, Jacqueline Lacroix.

## Anexo 1

Lista de los posibles costes:<sup>140</sup>

Costes del vehículo	Recuperable/asegurado
Recuperación y almacenamiento	Sí/No
Reparación del vehículo	Sí/No
Tiempo de baja del vehículo y vehículo de reemplazo	Sí/No
Nuevo vehículo en caso de siniestro total	Sí/No
Reducción del valor de reventa	Sí/No
Costes de operación de vehículo alquilado en caso de siniestro total	Sí/No
Incremento de franquicias y primas	Sí/No
Costes de conductor	Recuperable/asegurado
Pérdida de nivel de experiencia	Sí/No
Compensación por lesiones personales	Sí/No
Pérdida de productividad por ausencia debido a lesiones	Sí/No
Conductor de reemplazo – horas extra, conductor temporal	Sí/No
Medicina y bienestar	Sí/No
Asesoría	Sí/No
Reevaluación y formación	Sí/No
Costes de terceros	Recuperable/asegurado
Daños del vehículo	Sí/No
Tiempo de baja del vehículo y pérdida de ganancias	Sí/No
Daños a la propiedad	Sí/No
Compensación y rehabilitación por daños personales	Sí/No
Gastos de hospital	Sí/No
Inconvenientes	Sí/No
Desembolsos incluyendo peritos, informes policiales, autopsias en caso de fallecimientos y notas o informes médicos	Sí/No
Tasas judiciales y de informes de especialistas	Sí/No
Multas	Sí/No
Otros costes	Recuperable/asegurado
Reenvío	Sí/No
Penalizaciones por entregas fallidas/tardías	Sí/No
Servicio al cliente/fondo de comercio/pérdida de ventas	Sí/No
Mercancías dañadas/perdidas	Sí/No
Daños a la propiedad propia	Sí/No
Tiempo de investigación	Sí/No
Tiempo de gestión y administración	Sí/No
Imagen/Reputación/Relaciones públicas	Sí/No
Aumento del nivel de congestión	Sí/No
Impuesto adicional para cubrir mejoras de la seguridad vial	Sí/No

<sup>140</sup> Murray, W (2011) Sustaining Work-Related Road Safety in Hard Times: understanding collision costs.



### Ejemplo A

#### Política de Seguridad Vial de XXX

XXX reconoce que existen riesgos para la salud, la seguridad y el bienestar de los empleados que deben conducir con fines empresariales. La empresa reconoce su responsabilidad a la hora de tener presente (dentro de lo razonable) la salud, la seguridad y el bienestar de sus empleados y de otros que puedan verse afectados por nuestras actividades.

Nuestro objetivo es alimentar el conocimiento, desarrollar la actitud e influenciar la conducta al volante de todos nuestros empleados a fin de eliminar los incidentes de tráfico de nuestra empresa. Mediremos nuestros logros en contraste con esta política mediante revisiones trimestrales de nuestros indicadores de rendimiento clave.

A fin de garantizar la salud y la seguridad de los conductores de la flota de vehículos, esta política define los objetivos de la empresa y las responsabilidades del conductor. Estos objetivos y responsabilidades son complementarios a los definidos en la Declaración de Política General de la Empresa.

Los objetivos de la empresa son:

- Mejorar continuamente las prácticas de gestión de seguridad de la flota.
- Monitorizar para garantizar que los empleados o agentes (conductores de agencia) que conducen con fines empresariales están legalmente capacitados para conducir mediante el correspondiente carné para el tipo de vehículo relevante.
- Evaluar los riesgos relativos al uso de vehículos de empresa.
- Operar vehículos de manera eficiente y procurar la continua mejora del rendimiento en seguridad vial laboral minimizando los riesgos de los afectados.
- Implementar prácticas consistentes con respecto a la seguridad de la flota: consultar con empleados y actualizar las políticas y prácticas correspondientemente.
- Revisar anualmente la seguridad tanto de las flotas comerciales y de vehículos mediante el análisis de datos de mantenimiento, registros de incidentes, etc.
- Ofrecer un manual del vehículo y/o asesoramiento sobre seguridad vial a cualquiera que utilice un vehículo con motivos comerciales.
- Monitorizar para garantizar que la flota de vehículos de la empresa es segura a nivel mecánico, y que los defectos de los vehículos que hayan informado los empleados se rectifican de inmediato.
- Evaluar la capacidad conductora y ofrecer formación de conducción a los empleados que no cumplen con el estándar exigido, o según se necesite.
- Garantizar, dentro de lo razonable, que todos los conductores son aptos para la conducción.
- Ofrecer formación a los empleados sobre cómo llevar a cabo comprobaciones en los vehículos y garantizar que estas verificaciones se efectúan.

Los empleados deben cooperar en la puesta en práctica de esta política:

- Adhiriéndose a las políticas de la empresa, sus recomendaciones y orientación práctica sobre seguridad vial, y suscribiendo las disposiciones de las Normas de Tráfico.
- Llevando a cabo comprobaciones en los vehículos según las especificaciones de la empresa y las instrucciones del fabricante de los mismos.
- Asignando el tiempo adecuado para los desplazamientos, que incluya tiempos para descansar en viajes largos.
- Informando inmediatamente a su superior sobre cualquier incidente o daño en el vehículo
- Garantizando que son aptos para conducir antes de comenzar un desplazamiento.
- Informando inmediatamente a los superiores sobre cualquier defecto o problema de seguridad en el vehículo y no utilizándolo hasta que dicho defecto esté solucionado.
- Demostrando consideración por la seguridad de los pasajeros y otros usuarios de la vía, incluyendo conductores, ciclistas y peatones.

## Ejemplo de declaración de política de seguridad de la flota

En [Nombre de empresa], estamos comprometidos con:

- Cuidar a las personas
- Proteger nuestros bienes muebles e inmuebles
- Gestionar la seguridad de la flota como cualquier otra actividad comercial crucial

Lucharemos para conseguirlo mediante:

- El cumplimiento con la legislación de seguridad vial
- La mejora continua de nuestro rendimiento en seguridad vial
- Un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad vial estableciendo unos estándares y procesos mínimos para:
  - La gestión del conductor
  - La gestión del vehículo
  - La gestión del trayecto
- La formación, educación y motivación de todos nuestros empleados para que sigan prácticas de trabajo seguras
- Llevando a cabo inspecciones y auditorías planificadas de forma regular para identificar y eliminar condiciones y prácticas laborales por debajo de los estándares
- Informando y aprendiendo de casos cercanos a accidentes y accidentes potenciales
- Comunicando esta política a todos los empleados, clientes y otros implicados relevantes

Firmado y con fecha: Director Ejecutivo / Secretario General

## Bibliografía

- Aarts, L. & Van Schagen, I. (2006). Driving speed and the risk of road crashes: a review, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 38, edición 2, p: 215-24.
- Aarts and van Schagen 2006, basado en Nilsson 1982.
- Adams-Guppy, J. and Guppy, A. (1995) Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38, 12, 2525-2535.
- Banks, T. et al (2010) Ownership of Safety Responsibilities is Associated with Work Related Road Safety Practices.
- Belin, Tillgren & Vedung, (2011), *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vision Zero-a road safety policy innovation.
- Darby P, Quddus M, Raeside R, Ison S and Murray W. The influence of managers on fleet vehicle crashes: An application of mixed multilevel models. Paper presented at the 44th Annual UTSG Conference. University of Aberdeen, 4-6 January 2012.
- DVR, (2000) Road Safety and vehicle fleet programmes.
- European Agency for safety and Health Work (2011), *Managing Risks to drivers in Road Transport*  
[http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TEW11002ENN](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEW11002ENN)
- European Agency for Safety and Health at Work (2011) *Managing Risks to Drivers in road Transport: Good practice cases.*
- European Agency for safety and Health Work (2011) *Delivering the message, Programmes, initiatives and opportunities to reach drivers and SMEs in the road transport sector.*  
[http://osha.europa.eu/en/publications/reports/campaigning-transport\\_TEW10005ENN](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/campaigning-transport_TEW10005ENN)
- European Agency for Safety and Health at Work, (2012) 'Worker Participation in Occupational Safety and Health A PRACTICAL GUIDE'.
- European Agency for safety and Health Work, OIRA Frequently Asked Questions.
- European Commission (2005) *Causes and Circumstances of Accidents at Work in the EU.*
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2008) *Insights Drug Use, Impaired Driving and Traffic Accidents.*
- ETSC (1993) *Reducing Traffic Injuries through Vehicle Safety Improvements – The Role of Car Design.*
- ETSC (1995) *Reducing Traffic Injuries Resulting from Excess and Inappropriate Speed.*
- ETSC (2001), *The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes.* <http://www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf>
- ETSC (2005) *The safety of Heavy Duty Vehicles. Fact Sheet 7.*
- ETSC (2009) PRAISE, *Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados, Informes temáticos.* <http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-informes.php>
- ETSC (2009), PRAISE, *Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados, Hojas informativas 1-8*  
<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-buenas-practicas.php>
- ETSC (2010), *Reducing Road Safety Risk Driving for Work and to Work in the EU, An Overview.*39
- European Road Safety Observatory, *Traffic Safety Basic Facts 2010, Heavy Goods Vehicles and Buses.*  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2010\\_dacota\\_intras\\_hgvs.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2010_dacota_intras_hgvs.pdf)
- European Road Safety Observatory, *Alcohol, 2006.*  
[http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/05\\_alcohol/Alcohol.pdf](http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/05_alcohol/Alcohol.pdf)
- Gudrun G., Trimpop, R. (2011) *Risk Assessment for Organisational Mobility*, Jena University  
<http://www.gurom.de/index.php?id=11>
- Grayson, G. B. and 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
- Husband, P. (2011), *Work-related Drivers.* <http://www.devon.gov.uk/workrelateddriversfinal.pdf>
- HSE (1993) *The costs of accidents at work*, Health and Safety Executive Publications, Sheffield.
- Estándar Internacional ISO 14001, (2004) *Sistemas de gestión medioambiental. Requisitos con guía de uso.*

- Borrador del Estándar Internacional ISO 39001, (2012) Sistemas de Gestión de la Seguridad del Tráfico Vial (STV) – Requisitos con guía de uso.
- ISO/PC 241 N023 (2009) Inspiring example/case study of: Alltransports Road Traffic Safety (RTS) management system.
- OECD (2006) Speed Management <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06Speed.pdf>
- Price, A., Monk, S. and Murray, W., Building work-related road safety into organisational DNA: Case study of Vauxhall. Draft paper, currently in review process for Journal of the Australasian College of Road Safety Journal.
- Murray W & Dubens E Driver assessment including the use of interactive CD-ROMs Paper presented at the 9th World Conference on Transportation Research, Seúl, 24-27 de julio de 2001.
- Murray, W., Newnam, S., Watson, B., Davey, J. & Schonfeld, C. (2003). Evaluating and improving fleet safety in Australia. Canberra: ATSB. [www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2003/eval\\_fleetsafe.aspx](http://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 de 2004, pp. 3-5.
- Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E. (2009). Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft).
- Murray, W. Interactive Driving Systems (2010), Sustaining work-related road safety in hard times@ understanding collision costs.
- Murray, W. Interactive Driving Systems (2011) Why is motor fleet safety important? The work-related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors.
- Murray, W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”.
- Murray, W. Interactive Driving Systems (2012 & RoSPA Congress 2009), Evaluating Occupational Road Safety Programmes: A Process and Outcomes Based Approach.
- Murray, W. Interactive Driving Systems (2012) Sample Fleet Safety Policy. 40
- Murray, W. Interactive Driving Systems (2009, 2012) Guidance on Fleet driver incentive programs for crash avoidance.
- Murray, W., White, J., Ison, S. Work-related road safety: A case study of Roche Australia. Safety Science. 50 (1), Enero de 2012, P129-137.
- Noble, J. & Riswadkar, A.V. (2009), Cell Phone Liability for Employers. The John Liner Review, quarterly review of advanced risk management strategies 23 (1). PP 73-79.
- RoSPA (May 2005) Helping Drivers Not To Speed. Policy Paper.
- RoSPA (2011) Driving for Work: Safer Journey Planner. [www.rospace.com/roadsafety/info/safer\\_journey.pdf](http://www.rospace.com/roadsafety/info/safer_journey.pdf)
- RoSPA Driving for Work: Own Vehicles. <http://www.rospace.com/roadsafety/info/ownvehicle.pdf>
- RoSPA, Managing occupational Road Risk; Advice for small and medium sized organisations. [http://www.rospace.com/roadsafety/info/morr\\_sme.pdf](http://www.rospace.com/roadsafety/info/morr_sme.pdf)
- ROSPA (2011) Road Safety Information.
- Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual-Part 1 ‘getting into action’.
- Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual-Part 2 ‘tools and resources’.
- TUC, (2004) Work-related road safety Guidance for Safety Reps.
- Wallington D, Murray W, Darby P, Raeside R & Ison S. Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (12-1196). Paper presented at the 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 22-26, 2012.
- Zohar 2002 in Newnam et al Occupational driver safety: Conceptualising a leadership based intervention to improve safe driving performance 2011.
- Zurich Risk Engineering, (2008) Managing work-related road risks; A strategic must-have.

European Transport Safety Council  
 Avenue des Celtes 20  
 B-1040 Brussels  
 tel: +32 2 230 41 06  
 fax: +32 2 230 42 15  
 e-mail: [information@etsc.eu](mailto:information@etsc.eu)  
 website: [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)