

“PRAISE”: Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados

MAYO

2011

HOJA
INFORMATIVA
6

HOJA INFORMATIVA 6



Hoja informativa PRAISE n.º 6
Seguridad vial en zonas de obras

Entrevista del ETSC con Damien Tillet, de ASF (Autoroutes du Sud de la France)

El proyecto PRAISE del ETSC, “Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados”, apunta a movilizar el conocimiento necesario para crear un liderazgo en seguridad vial relacionada con el entorno laboral. Esta hoja informativa complementa al informe de PRAISE “Seguridad vial en zonas de obras” publicado en mayo de 2011 y se centra específicamente en el enfoque de las autovías del sur de Francia para garantizar la seguridad de sus empleados y otros usuarios de la carretera durante los trabajos de reparación de las mismas.

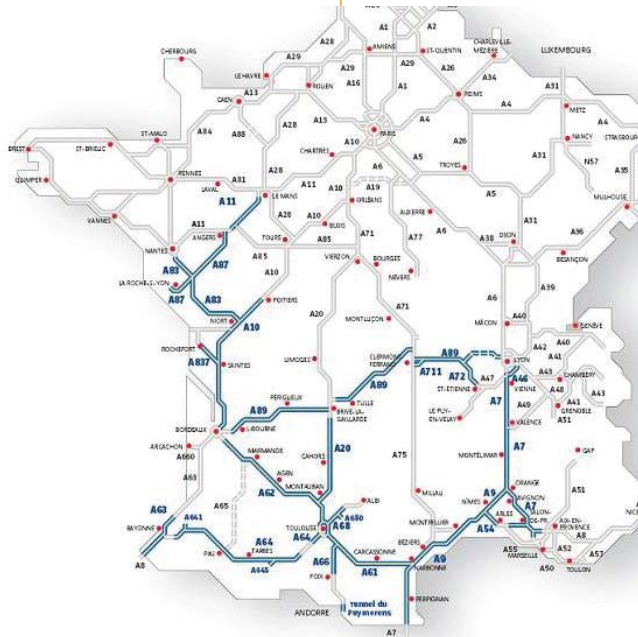
Introducción a ASF	2	Otros usuarios de la carretera	6
Seguridad vial general en ASF	2	Lecciones	6
Seguridad y zonas de obras	3	Biografía resumida de Damien Tillet	7
Seguridad de los empleados	4		

Introducción a ASF

¿Cuál es la historia de la empresa, de sus funciones, y qué papel ocupa en la actualidad?

ASF se fundó en 1957 y actualmente opera 2700 km de autovías para el Estado. ASF se ha convertido en la principal red de autovías de Francia y la segunda más grande de Europa. Ocupa una posición estratégica en Francia continental, a lo largo del corredor Le Mans – Lyon – Aix en Provence, y se beneficia del impulso de las áreas urbanas del sur de Francia, con una economía en auge. Conecta la península Ibérica con el norte de Europa y por ella viajan los principales flujos comerciales y turísticos así como una gran cantidad de tráfico regional.

La empresa apunta a ofrecer su experiencia en la gestión de autovías en una variedad de entornos. La primera prioridad de ASF es hacer lo posible por asegurar un tráfico seguro y sin complicaciones en todas las circunstancias. Sus misiones son varias: facilitar el movimiento seguro de personas y bienes, construir una infraestructura segura y perdurable que respete el entorno y a las comunidades circundantes, y participar en la planificación regional y en el desarrollo de la economía y el turismo de la región.



Seguridad vial general en ASF

1. ¿Cómo se toman las decisiones relacionadas con la seguridad en ASF?

Las decisiones las toman tres personas: Dos directores de sistema de operaciones (redes del sudeste y sudoeste) y un director de prevención/seguridad. El director de prevención/seguridad propone una política general y una metodología a los demás directores, quienes deben aprobar su iniciativa.

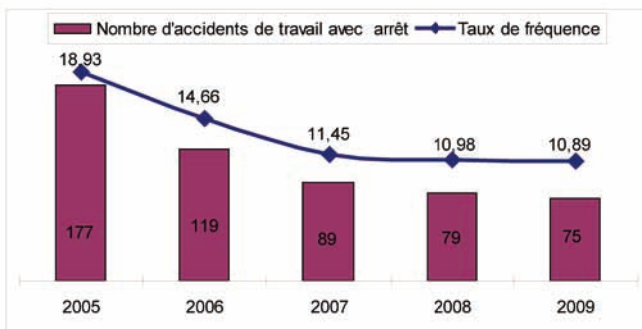
2. ¿Nos podrías dar algunas cifras que nos permitan realizar un seguimiento de las mejoras en seguridad con el paso de los años? ¿Cuáles son las tendencias o cambios identificables?

La seguridad ha mejorado principalmente gracias al establecimiento de normas y procedimientos y a la generalización de la formación en seguridad. Esto ha reducido el número de incidentes y accidentes laborales de manera significativa.

Para ASF, el número de accidentes laborales con

pérdida de tiempo ha estado reduciéndose durante los últimos 5 años de 177 en 2005 a 75 en 2009.

Nuestro enfoque incluye la definición de una política de seguridad con un plan de acción anual orientado a implementar acciones en diferentes áreas, entre las que se incluyen la gestión de la seguridad, la comunicación y el riesgo vial.



En la actualidad, es más difícil modificar la política de seguridad, ya que tiene relación con el comportamiento: necesitamos cambiar el comportamiento y los hábitos de las personas para seguir progresando. Este es el objetivo, pero lleva tiempo.

3. ¿Crees que existe un argumento convincente para invertir en seguridad vial? ¿Por qué?

La seguridad siempre es una buena inversión, incluyendo la seguridad vial. Ayuda a evitar siniestros laborales, que pueden tener consecuencias graves o incluso fatales.

4. ¿Crees que las empresas que tienen empleados de movilidad tienen una obligación de ahondar más allá de los marcos legislativos que afectan a la seguridad vial del país en el que operan?

La seguridad física de los empleados es una de las preocupaciones principales de la cultura de cualquier transportista. Para ASF es una prioridad constante, y nuestro objetivo es no sufrir ningún accidente. Para ello debemos ir más allá de los requisitos normativos y hacer todo lo posible por evitarlos. Esto es de aplicación más concretamente en las siguientes áreas:

- Ofrecer procedimientos estrictos y reglas internas en relación con la seguridad, de forma que sean tan precisas y amplias como sea posible.
- Una formación adaptada bien programada.
- Implementar un grupo de trabajo interno que garantice el control y la gestión de la información que se nos aporta.
- Intercambiar y compartir mejores prácticas entre empresas.

Seguridad y zonas de obras

1. Según la experiencia de ASF, ¿las zonas de obras en carretera se consideran problemáticas en cuanto a seguridad?

Las zonas de construcción en nuestras carreteras son áreas en las que el peligro se incrementa, tanto para nuestros empleados como para los usuarios de la carretera, que trabajan y viajan por ellas. Así, la exposición al riesgo es una consideración importante a la hora de instalar obras, señales o áreas de construcción en los tramos viales. La responsabilidad de los otros usuarios de la carretera también es de fundamental importancia, ya que un conductor distraído o somnoliento podría atropellar a un operario.

Nuestros empleados realizan sus tareas con la premisa de hacer que nuestra red vial sea un lugar más seguro. A los usuarios que comparten la carretera con ellos les pedimos que conduzcan con seguridad: que reduzcan su velocidad tan pronto como vean operarios con sus chalecos y que no conduzcan muy cerca de ellos.

ASF ha organizado una serie de talleres para incrementar la concienciación sobre la seguridad en los usuarios de la carretera, que incluyen una introducción a los primeros auxilios, pruebas de reflejos y comprobación de la presión de los neumáticos. Los simuladores de vuelco permiten a los conductores y pasajeros apreciar la importancia de abrocharse el cinturón de seguridad tanto adelante como atrás. El objetivo primordial era promover que los conductores cambiasen sus hábitos al volante, que suelten el acelerador y adapten su conducción a las condiciones de la carretera.

2. ¿Recogéis datos que registren el mantenimiento de la carretera en relación con los accidentes? En caso afirmativo, ¿qué implica esto?

Todos los accidentes en los que se ve implicado nuestro personal con tráfico por carretera se identifican y analizan. También se lleva a cabo una encuesta para todas las empresas que utilizan autovías de la red ASFA (Asociación de empresas de autovías de Francia).

Para garantizar que sus clientes viajan seguros, el sistema de seguimiento y respuesta de ASF está activo los 365 días del año. Los centros de control regionales y el centro de control de tráfico nacional de ASF, similar a la torre de control de un aeropuerto, registran todos los corredores de autovías de ASF minuto a minuto. Se registran todos los eventos, incluso los más insignificantes. Los centros de control pueden dar la alarma en cualquier momento para asistir a un usuario o despachar un equipo de ASF o un equipo de respuesta de emergencia al lugar del incidente. Gracias a esta supervisión continua, hoy en día la autovía es cuatro veces más segura que otras redes de autovías. Además, la gran mayoría de los vehículos de respuesta de ASF van equipados con



un sistema de señalizaciones viales innovador que se utiliza en caso de accidentes u otros incidentes. Cumple completamente con las normas de seguridad vial recomendadas.

3. ¿Cuál cree que es el principal problema de seguridad en torno a las zonas de obras en carretera?

No respetar los límites de velocidad en las zonas de construcción, los conductores distraídos, la falta de atención y la somnolencia son los principales riesgos

en las obras en carretera.

4. ¿Contáis con procedimientos específicos sobre seguridad y mantenimiento de carreteras? En caso afirmativo, ¿en qué consisten?

Tenemos normas específicas para la instalación y despeje de zonas de obras. Además, todo el personal autorizado que participa recibió una formación específica en este ámbito durante varias semanas.

Seguridad de los empleados

1. Aproximadamente, ¿a cuántos trabajadores de carretera contratáis y cuántas obras en carretera realizáis al año?

Para esas obras, patrulla de carreteras y gestión de accidentes contratamos a unos 1000 empleados. Esto representa más de 5000 obras al año.

2. ¿Qué tipo de obras viales realizáis (móviles, corto plazo, largo plazo)?

Existen tres tipos de obras:

- Los sitios de obra llamados "diarios", que duran de 1 a 5 días
- Los sitios de "reparaciones grandes", que duran de 1 a 2 semanas
- Y sitios específicos como los de "señalización horizontal", en los que trabajan equipos móviles

3. ¿Durante la etapa de diseño de la carretera o planificación se tiene en cuenta la seguridad de los operarios? En caso afirmativo, ¿de qué manera?

Para los proyectos de gran envergadura, la seguridad de los empleados está presente en las etapas iniciales del diseño de la obra y el trabajo de planificación. Para los sitios "corrientes/básicos", no se refleja inicialmente, pero la seguridad física de los empleados es una preocupación constante para nosotros.

4. ¿Cómo se plantea la seguridad de los empleados en el enfoque de ASF para la gestión de la obra?

La seguridad de los empleados se tiene en cuenta a la

hora de definir las fases de trabajo. También tenemos un grupo de trabajo específico que mejora las prácticas compartiendo y desarrollando procedimientos siempre que resulte necesario. Además de las medidas tomadas en cuanto a equipamiento (despliegue de señales



automáticas en las medianeras) o de incrementar la toma de conciencia (un portal de prevención de accidentes en la intranet de la empresa), también continuamos nuestra campaña de prevención de accidentes y formación en seguridad.

5. ¿Ofrecéis una formación específica para empleados sobre cómo llevar a cabo sus labores en carretera con seguridad? En caso afirmativo, ¿en qué consiste?

Contamos con formación específica que incluye marcos de trabajo relativos a los diferentes tipos de intervenciones necesarias (respuesta de emergencia e intervención en tierra), los diferentes tipos de materiales utilizados y el uso de dispositivos específicos como FLR. El FLR, o "Flèche Lumineuse de Rabattement" (en francés, Flechas direccionales luminosas), es un dispositivo de señalización por medio de flechas luminosas que se monta en un vehículo para informar a los usuarios de la carretera sobre el cierre de carriles. El dispositivo se puede instalar en 15 minutos y evita la necesidad de tener que colocar una hilera de conos que expondrían al trabajador a riesgos durante algunos minutos.

Estos cursos de formación incluyen ejercicios de simulación teórica y práctica y un período de formación

con tutoriales.

6. ¿Los empleados deben estar certificados? En caso afirmativo, ¿qué certificación se aplica?

Existen tres tipos diferentes de certificación de acuerdo a las tareas requeridas y su ubicación en carretera: Un trabajador que deba intervenir en carretera para cortar el tráfico tendrá que estar más preparado que alguien que solo desempeñará sus labores en el arcén.

Por ejemplo, nuestro certificado "seguridad en carretera" para trabajadores de autovías y agentes de patrulla es similar a un permiso de conducir "interno". El curso es una combinación de teoría y práctica, y se centra en formar y evaluar a los empleados en su conocimiento de recomendaciones y prácticas de seguridad a la hora de utilizar la autovía con fines laborales.

7. ¿Cuál ha sido la opinión de vuestros empleados con respecto a este enfoque de seguridad en las zonas de obras? ¿Dan su apoyo? ¿Lo habéis consultado con ellos?

Los empleados son muy sensibles a la seguridad en las obras. Saben que ASF invierte tanto en recursos humanos como financieros para mejorar la seguridad relacionada con las obras de construcción.

Consultamos a los empleados con regularidad mediante grupos de opinión (registro de prevención, intervención y seguridad). Además, el diálogo social es el corazón de nuestros acuerdos.

8. ¿Cómo es vuestro rendimiento en comparación con el de la competencia en cuanto a la seguridad de vuestros empleados en la carretera?

ASF es una empresa de autovías proactiva en el área de la seguridad vial y siempre tiene presente la seguridad de su personal. La creación de la fundación "Autovías Vinci para una conducción responsable" (ASF es una filial de VINCI Autoroutes) denota la energía de ASF orientada a mejorar continuamente la seguridad de su personal y sus clientes.

9. ¿Hay algún equipo específico que cree que hace un aporte significativo a la seguridad en las zonas de obras?

ASF ha colocado más de 700 señales preprogramadas en carretera, lo que se traduce en más de 700 áreas en las que las señales están siempre colocadas y pueden rotarse a la izquierda o la derecha. Así, en donde están situadas, no es necesario llevar nuevas señales, y lo más importante, tampoco es necesario mandar a un operario a cruzar los carriles de tráfico.

Otros usuarios de la carretera

1. El exceso de velocidad es un problema crucial en las carreteras en general, así como en las zonas de obras. ¿Tomáis medidas específicas para paliar este problema?

Con respecto al exceso de velocidad en zonas de obras, la policía suele realizar controles en estas áreas. La Asociación de Empresas de Autovías de Francia también lleva a cabo campañas de información/concienciación al respecto. En este sentido también tenemos mensajes específicos para VMS (en inglés "Variable Messaging Signs", o sea, señales con mensajes cambiantes).

Desde 2004, ASF ha estado experimentando con la regulación de velocidad dinámica en la autovía A7 para optimizar el flujo del tráfico durante los períodos de mayor afluencia. El sistema innovador ha generado una buena seguridad, un buen flujo del tráfico y resultados de comodidad, reduciendo el número de accidentes entre un 20 y 30% y consiguiendo una reducción del 20% en el tiempo de viaje durante períodos de congestión de tráfico.



La información se ofrece a los clientes a través de tableros de mensajes variables que se ubican sobre los carriles de tráfico y mantienen actualizados a los motoristas sobre las condiciones del tráfico y los tiempos de trayecto en tiempo real. Se ofrece información adicional a través de Radio Traffic FM 107.7. Los tableros de mensajes también se instalan en vías secundarias para ofrecer información del tráfico y consejos de seguridad a los motoristas antes de que entren en la autovía.

2. ¿Cómo os comunicáis con los usuarios de la carretera para avisar sobre las obras de mantenimiento?

En las zonas de obras, en concreto, ponemos paneles informativos que indican:

- La naturaleza de la obra
- la duración programada

También publicamos información regularmente en folletos y en periódicos locales cuando se trata de obras de mayor envergadura. Tal como se dijo con anterioridad, también tenemos señales de mensajes variables específicas.

3. ¿Cree que los usuarios de la carretera son conscientes de los riesgos adicionales que implican las obras? ¿Tenéis formas de intentar aumentar la concienciación?

VINCI está desarrollando sinergias entre las diferentes redes de autovías con el objetivo de ofrecer a sus clientes nuevos servicios y hacer que las autovías sean más seguras y sostenibles para el medio ambiente. Para alentar a los clientes a adoptar hábitos de conducción más seguros y sin estrés haciendo descansos regulares, ASF organiza eventos en el momento álgido de las vacaciones en sus áreas de servicio y descanso. En 2008 expandimos nuestro programa de eventos de verano para hacer más énfasis en la seguridad y en un comportamiento responsable con el medio ambiente.

Lecciones

1. ¿Qué lecciones se aprendieron y qué consejos podría darle a las otras empresas que deseen incrementar la seguridad en las zonas de obras?

Es muy importante escuchar al personal de la empresa, ya que es posible beneficiarse de su experiencia. Además, debemos procurar áreas de acción para mitigar la máxima exposición al riesgo sobre el terreno. Es fundamental establecer procedimientos orientados a reducir la exposición a los riesgos.

2. ¿Ha calculado o tiene idea de los costes / beneficios financieros que tiene o tendrá su enfoque en la seguridad de las áreas de obras?

No tengo una idea clara, pero sé que nuestro enfoque preventivo ha evitado varias muertes.

3. ¿Le gustaría que el gobierno adoptase más medidas en cuanto a seguridad de los trabajadores de la carretera y usuarios de la

misma en las zonas de obras?

Sí, me gustaría que la normativa evolucionase, ya que nuestras prácticas lo hacen como resultado del aumento del tráfico y la mejora de los equipos.

4. ¿Tenéis pensado obtener el futuro certificado ISO 39001 sobre gestión de seguridad vial?

Para mí, la certificación en sí misma no es tan importante. Las herramientas de gestión son importantes en cuanto a seguridad, pero su certificación no es necesariamente útil.

Biografía resumida de Damien Tillet, Director de Seguridad en ASF



Damien trabaja en ASF como Director de Seguridad. Por su cargo es responsable de desarrollar y garantizar la seguridad laboral del personal mediante la promoción de una política integral en esta área a través de siete oficinas regionales (cada una a cargo de 350 a 500 km de autovías). Su función también incluye la formalización de procedimientos, notas e instrucciones en relación con la seguridad del personal. Esto incluye el "manual de señalización", que es el documento guía para la señalización en autovías (procedimientos y diagramas). Damien es ingeniero civil con experiencia previa y amplia en las áreas de operaciones y gestión de mantenimiento para empresas de autovías y seguridad.



El ETSC agradece a Damien Tillet su valiosa contribución.

Para hacer preguntas a Damien, es posible escribir a:

damien.tillet@asf.fr

<http://www.asf.fr/control/index.aspx?alias=Internet2007Anglais.home>

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)
 Birmingham Automotive Safety Centre, University of Birmingham (UK)
 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)
 Comité Européen des Assurances (CEA)(Int)
 Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA)(Int)
 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)
 Folksam Research (S)
 Fondazione ANIA (I)
 Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)
 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 (NPNA) (LT)
 Motor Transport Institute (ITS) (PL)
 Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics (NL)
 Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) (UK)
 Provincia di Crotone (I)
 Road and Safety (PL)
 Road Safety Authority (IE)
 Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)
 Safer Roads Foundation (UK)
 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)
 University of Lund (S)
 Transport Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)



PRAISE recibe financiación de la Comisión Europea, El Consejo de Seguridad Vial de Alemania (DVR), Fundación Mapfre y el Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes (bfu)..

El contenido de la hoja informativa sobre PRAISE es mera responsabilidad del ETSC y no representa necesariamente la visión de los patrocinadores.

Junta Directiva

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

Secretariado

Antonio Avenoso, Director ejecutivo
 Ellen Townsend, Directora de políticas
 Graziella Jost, Director de proyectos
 Marco Popolizio, Director de proyectos senior
 Ilyas Daoud, Director de proyectos
 Francesca Podda, Director de proyectos
 Julie Galbraith, Director de proyectos
 Mircea Steriu, Director de comunicaciones
 Paolo Ferraresi, Director financiero
 Giovanna Bevilacqua, Asistente
 Lucia Pissard, Asistente

Informes PRAISE

Editores

Ellen Townsend
ellen.townsend@etsc.eu
 Julie Galbraith
julie.galbraith@etsc.eu

Para más información sobre las actividades del ETSC y membresía, póngase en contacto con

ETSC
 20 Avenue des Celtes
 B-1040 Brussels
 Tel. + 32 2 230 4106
 Fax. +32 2 230 4215
 E-mail: information@etsc.eu
 Internet: www.etsc.eu