



Fundación **MAPFRE**

Gestión de conductores jóvenes
en el trabajo

Área de Prevención y Seguridad Vial

FECHA

Octubre 2015

GESTIÓN DE CONDUCTORES JÓVENES EN EL TRABAJO

CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	5
1.1 Jóvenes al volante: lo que demuestran los datos	6
2. ABORDAR LOS FACTORES DE RIESGO CLAVE	9
2.1 Velocidad	10
2.2 Conducción en estado de embriaguez	11
2.3 Consumo de drogas	12
2.4 Fatiga	13
2.5 Estrés	14
2.6 Distracción	15
2.7 Desplazamientos al trabajo	16
3. ANÁLISIS DE RIESGOS EN CONDUCTORES JÓVENES	17
3.1 ¿Por dónde debemos empezar?	17
3.2 Modelos de gestión de riesgos en la carretera relacionados con el trabajo (WRRRM)	17
3.3 La importancia del análisis de riesgos	17
3.4 Exceso de confianza y análisis de riesgos	18
3.5 ¿Es la edad el punto de inicio del análisis de riesgos?	19
4. DISPOSITIVOS DEL INTERIOR DEL VEHÍCULO	20
4.1 Sistema de adaptación inteligente de velocidad	20
4.2 Sistema de registro de datos	20
4.3 Dispositivos de bloqueo por detección de alcohol	21
4.4 Vehículos más seguros para mitigar el riesgo del conductor	21
5. REDUCIR EL RIESGO EN LA CARRETERA: EVITAR LOS TRAYECTOS INNECESARIOS Y ELEGIR EL MODO MÁS SEGURO	23
6. DIRECCIÓN	24
6.1 Cultura de seguridad	24
6.2 Gestión de personal y comunicaciones internas	25
6.3 Sanciones o incentivos dirigidos a los empleados	25
6.4 Contrataciones e idoneidad	26
7. SUPERVISIÓN Y ANÁLISIS	28
8. FORMACIÓN INICIAL DE LOS CONDUCTORES	29
8.1 Los objetivos de la formación de conductores	29
8.2 El marco europeo de carnés de conducir	29
8.3 Módulo adicional sobre conducción laboral	30
8.4 Habilidades para percibir peligros	31
8.5 Sistema de permiso de conducción gradual (PCG) o “multifase”	31
8.6 PCG para empleados jóvenes - exenciones	32
9. FORMACIÓN Y CUALIFICACIONES POSTERIORES DEL CONDUCTOR	36
9.1 Formación para conducir otro tipo de vehículos y en otro contexto	36
9.2 Iniciativas de ámbito nacional	36

1. Introducción



Las empresas cada vez son más conscientes del caso de negocios para la introducción de programas de gestión de la seguridad vial con el fin de reducir los riesgos de la conducción relacionada con el trabajo. Entre las muchas ventajas se incluyen reducir los daños prevenibles, mitigar las pérdidas asociadas a los accidentes y fomentar la responsabilidad social de las empresas¹.

El objeto de este informe es aportar una visión general sobre los aspectos relacionados concretamente con la gestión de los conductores jóvenes en el trabajo. Los datos señalan que los conductores jóvenes son el grupo de usuarios de carreteras que mayor implicación tienen en colisiones². En este informe se estudian los factores directos e indirectos relacionados con los índices más elevados de accidentes que implican a conductores jóvenes en el trabajo y se emiten recomendaciones sobre cómo evaluar y mitigar los riesgos concretos relacionados con este grupo.

El informe incluye en primera instancia observaciones sobre los datos para poder evaluar la naturaleza y el nivel del reto. Seguidamente aparece una visión general de los factores de riesgo más comunes y sobre cómo estos afectan a los conductores jóvenes. Asimismo, se examina un análisis de riesgos para este grupo junto con los problemas de gestión, incluidas las políticas de contratación. También se dan algunas recomendaciones sobre la elección de vehículos y los dispositivos incluidos dentro de los mismos que pueden ayudar a mitigar los riesgos asociados, por ejemplo, al exceso de velocidad, al consumo de estupefacientes (drogas y alcohol) y a la fatiga.

A lo largo del informe se pueden encontrar los casos prácticos que destacan la forma en que las empresas de toda Europa han abordado los riesgos asociados a conductores jóvenes, como también recomendaciones y enlaces a información más completa sobre otros aspectos de la gestión de la seguridad vial relacionada con el trabajo

SABER MÁS

Para aquellos lectores que desconozcan el tema, se recomienda leer el anterior Informe PRAISE sobre el caso de negocios para gestionar el riesgo vial en el trabajo (The Business case for Managing Road Risk at Work).

<http://etsc.eu/5kzYY>



¹ ETSC (2014) The Business Case for Managing Road Risk at Work.

² ETSC (2013) 7th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report.

Los jóvenes siguen exponiéndose a un riesgo desproporcionadamente alto en la carretera y, en especial, los hombres jóvenes.

1.1 Jóvenes al volante: lo que demuestran los datos

Entre 2001 y 2010, aproximadamente 140.000 jóvenes de entre 15 y 30 años fallecieron en accidentes de tráfico en la Europa de los 27. En 2010, 9.150 jóvenes de entre 15 y 30 años fallecieron en accidentes de tráfico, en comparación con los 18.670 de 2001³. En otras palabras, las muertes en carretera se han reducido a más de la mitad entre este grupo de edad a lo largo de 9 años.

Pese a estas mejoras⁴, los jóvenes siguen exponiéndose a un riesgo desproporcionadamente alto en la carretera y, en especial, los hombres jóvenes. En promedio, la mortalidad en carretera es un 69 % mayor para los jóvenes que para el resto de la población. En el caso concreto de hombres jóvenes, esta cifra aumenta al 168 %. Aproximadamente uno de cada cuatro jóvenes que fallecen dentro del territorio europeo lo hace como resultado de un accidente de tráfico.

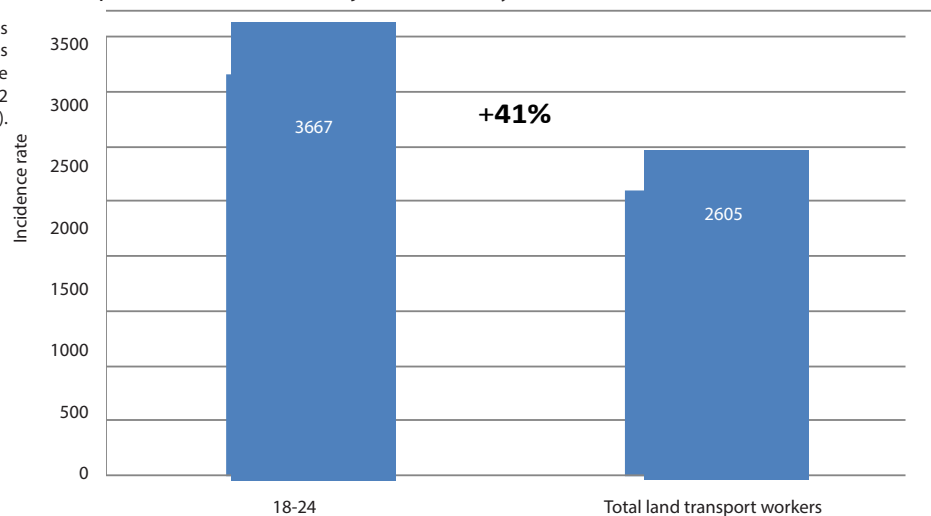
Los conductores jóvenes, en especial los hombres, no solo son un peligro para sí mismos, sino que también ponen en mayor riesgo a sus pasajeros y a otros usuarios viales en comparación con el resto de grupos de edad⁵. Por cada joven conductor fallecido, fallecen 1,2 pasajeros más u otros usuarios de las vías en el mismo accidente. Las colisiones que implican a conductores jóvenes representan un 37 % del total de defunciones por accidente de tráfico.

La importancia de la recopilación de datos desglosados es vital para una correcta evaluación del impacto que tienen las medidas⁶ tomadas tanto a nivel europeo como a nivel empresarial. Supervisar las políticas de empresa permitirá que las empresas logren objetivos organizativos y puedan evaluar la rentabilidad de las medidas implementadas, así como también identificar las áreas en las que se puede progresar más.

En el ámbito europeo, ya se están recopilando los datos sobre accidentes de tráfico. Este apartado presenta las últimas estadísticas sobre jóvenes en las carreteras europeas. Asimismo se destacarán algunos ejemplos de países que recopilan datos sobre muertes laborales por accidente de tráfico.

El siguiente gráfico muestra los accidentes laborales de tráfico no mortales para el sector del transporte terrestre y del transporte por tuberías⁷ e puede observar que el índice de incidentes⁸ de trabajadores jóvenes (18 - 24) es casi un 41 % superior en comparación con el de trabajadores de mayor edad.

Fig.1: Accidentes laborales no mortales de jóvenes del sector del transporte terrestre (18-24) en 2012 (Eurostat).



³ ETSC (2012) 6th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report.

⁴ Ibid.

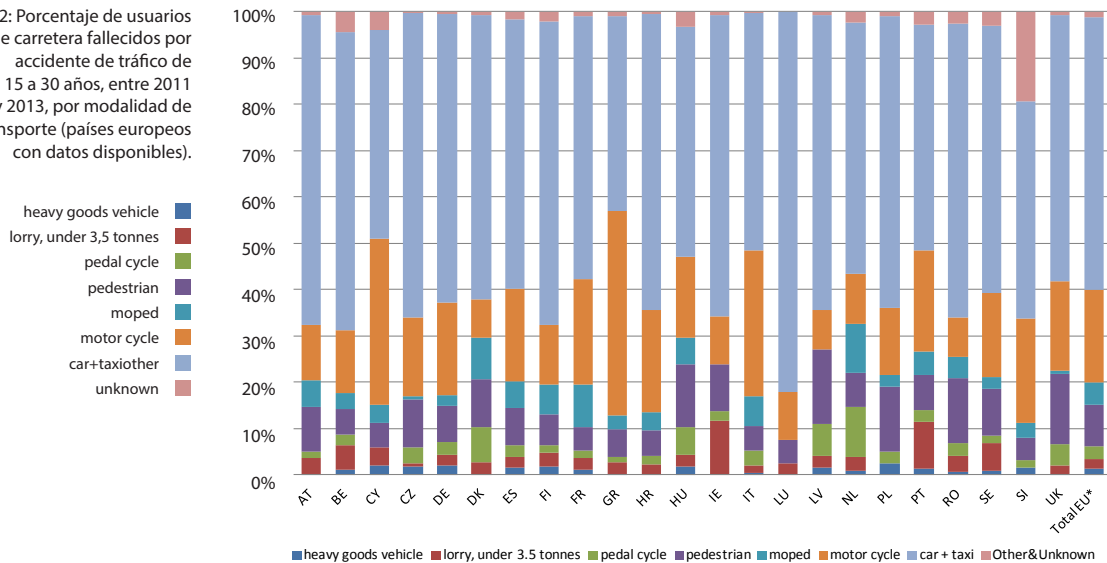
⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

⁷ Esta división incluye el transporte de pasajeros y carga por carretera y ferrocarril, así como el transporte de carga por tuberías: <http://bit.ly/1zpOse8>

⁸ Número de accidentes laborales no mortales por cada 100.000 personas empleadas: <http://bit.ly/1bSxU3K>

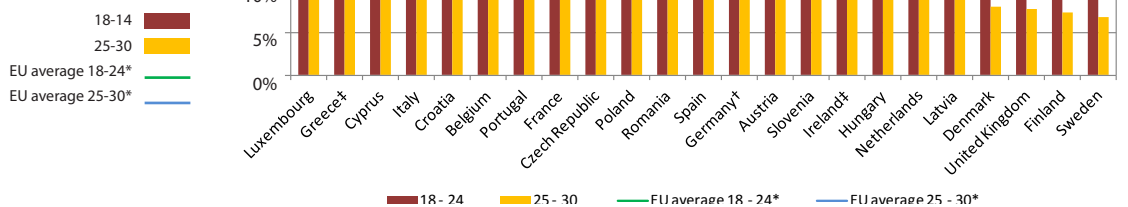
Fig.2: Porcentaje de usuarios de carretera fallecidos por accidente de tráfico de 15 a 30 años, entre 2011 y 2013, por modalidad de transporte (países europeos con datos disponibles).



El gráfico anterior muestra el porcentaje de defunciones de jóvenes en la carretera según el tipo de transporte. Los jóvenes fallecidos en accidentes de coche (tanto si eran conductores como pasajeros) están a la cabeza de las estadísticas (en gran parte debido a la mayor exposición).

Los nuevos datos de los expertos en PIN (índice de rendimiento) sobre muertes de jóvenes en la carretera por categoría de edad muestran cuán desproporcionado es el riesgo al que se enfrentan estos usuarios en los diferentes países de la UE. En países como Grecia, Chipre y Croacia, aproximadamente un 35 % de los fallecimientos de jóvenes entre 18 y 24 años fueron causados por accidentes de tráfico. El promedio fue inferior para jóvenes de entre 25 y 30 (un 14,8 %, en comparación con el 24,7 % de jóvenes entre 18 y 24). No obstante, en Grecia, Italia o Croacia, continúa representando un 20 % de las muertes para ese grupo de edad. Los datos demuestran que los jóvenes conductores se enfrentan a un riesgo superior en la carretera y destacan la necesidad de tomar medidas a nivel nacional orientadas a su reducción.

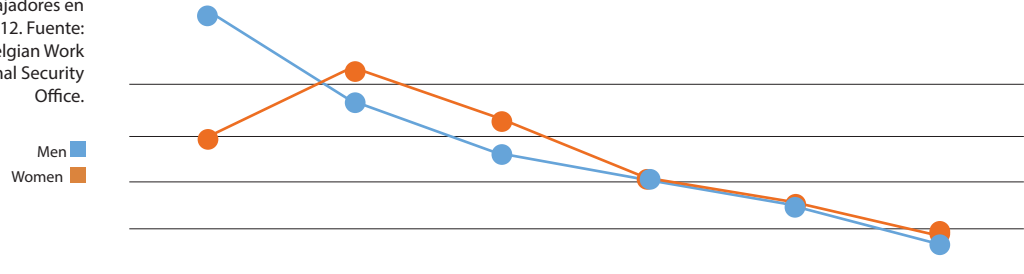
Fig.3: Porcentaje de muertes de tráfico de jóvenes con respecto al nº total de muertes en las categorías de edad respectivas (promedio entre 2011-2013 de los países con datos disponibles). † Sólo se disponía de los datos de Eurostat de 2010-2012 para calcular el número total de muertes de jóvenes para ambas categorías de edad. ‡ El último año con datos disponibles de muertes en carretera por edad fue 2012. Los datos de Luxemburgo deben interpretarse con cautela, ya que los valores totales fueron bajos.



El Instituto Belga de para la Seguridad Vial ha realizado un estudio sobre los accidentes laborales de tráfico en base a los datos proporcionados por el Fondo Belga de Accidentes Laborales. El estudio abarca tanto los accidentes durante los trayectos al trabajo y los viajes relacionados con el mismo, e incluye todos los tipos de usuarios de carreteras. Los datos no incluyen a trabajadores autónomos ni a trabajadores del sector público. Al

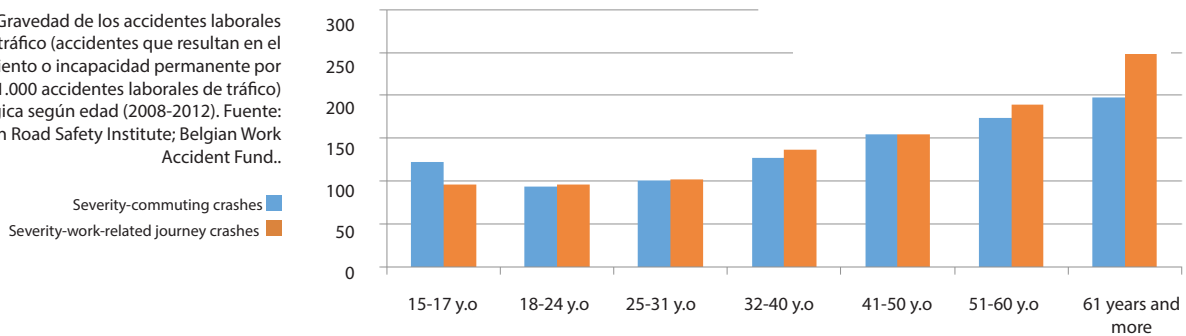
observar la distribución de los accidentes laborales de tráfico, los datos reflejan básicamente el porcentaje de cada una de las categorías de edad en la población activa. Pero cuando se controlan las disparidades en términos de nivel de empleo calculando el número de accidentes laborales de tráfico por cada 1.000 trabajadores para las diferentes categorías de edad, los datos muestran claramente que el índice de accidentes laborales de tráfico disminuye con la edad⁹.

Fig. 4 Número de accidentes laborales de tráfico por cada 1.000 trabajadores en Bélgica por edad y sexo, 2010-2012. Fuente: Belgian Road Safety Institute; Belgian Work Accident Fund; Belgian National Security Office.



Al observar la gravedad de los accidentes laborales de tráfico (definida como el índice de accidentes que resultan en el fallecimiento del empleado o en su incapacidad permanente por cada 1.000 accidentes laborales), el gráfico siguiente ilustra que la gravedad aumenta según la edad¹⁰.

Fig.5 Gravedad de los accidentes laborales de tráfico (accidentes que resultan en el fallecimiento o incapacidad permanente por cada 1.000 accidentes laborales de tráfico) en Bélgica según edad (2008-2012). Fuente: Belgian Road Safety Institute; Belgian Work Accident Fund..



Según una autoevaluación sobre implicación en accidentes realizada por Darby et al. (2009)¹¹ los conductores de empresa de entre 21 y 25 años tenían un mayor índice de accidentes en comparación con los conductores de empresa de entre 17 y 20 años. Esto se debe, con toda probabilidad, al hecho de que los conductores más jóvenes no han trabajado como conductores de empresa durante mucho tiempo y no han accedido a puestos laborales que impliquen un uso intensivo del vehículo. Por tanto, se han expuesto a un riesgo inferior. Asimismo, es probable que no hayan obtenido el permiso de conducir durante el período completo de 3 años en los que se basan los datos de accidentes. Este estudio también demuestra que la madurez se asocia generalmente a una implicación inferior en accidentes. Los grupos de edad de menos de 50 años y aquellos que conducían un kilometraje superior o soportan jornadas de conducción más largas estaban relacionados con una mayor probabilidad de implicación en un accidente. Aquellos que se habían realizado un examen oftalmológico o una renovación del permiso de conducción, así como los que utilizaban el coche para dirigirse al trabajo, formaban parte del grupo con menor probabilidad de estar implicados en un accidente de tráfico. Los conductores que obtuvieron buenos resultados en las pruebas de conducción segura y de anticipación a los riesgos también formaban parte de este último grupo.



RECOMENDACIÓN A LOS ESTADOS MIEMBROS:

- Recopilar datos sobre los trayectos de conductores jóvenes y sobre conductores jóvenes empleados en cada sector económico y en el sector de transportes como conductores y conductores profesionales (según la definición de la Directiva relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales) para establecer un perfil fiable de las implicaciones en accidentes de jóvenes conductores por sector económico.

⁹ Steegmans D., Dupont E. (2015) Impact des accidents du travail liés à la circulation. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Darby, P., Murray, W., Raeside, R. (2009) Applying online fleet driver assessment to help identify, target and reduce occupational road safety risks. Safety Science, 47(3), 436-442.

2. Abordar los factores de riesgo clave

Los conductores jóvenes son susceptibles a todos los factores de riesgo más importantes en la conducción, tales como la velocidad, la conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes, así como también la conducción nocturna. En este apartado se abordarán los principales riesgos para la seguridad, junto con los factores de riesgo laborales (como la fatiga y el estrés). Durante la conducción, los trabajadores jóvenes se enfrentan (y crean) un mayor riesgo en comparación con otros conductores, debido a que carecen de experiencia y dado que la conducción laboral implica un mayor riesgo que la conducción por motivos personales¹².

Asimismo, los mayores niveles de riesgos entre conductores jóvenes y noveles provienen principalmente de factores tales como la inexperiencia, la edad y el sexo. Los estudios indican que la falta de experiencia al volante es la causa más probable del alto índice de accidentes de tráfico entre los conductores jóvenes y noveles, y que se puede apreciar en este mismo grupo una disminución rápida de la responsabilidad por accidentes durante los primeros años. Esto último está relacionado principalmente con la experiencia en lugar de con la edad. Existen varios análisis con estadísticas de accidentes por mes tras la obtención del permiso de conducción que demuestran que la elevada implicación inicial en accidentes de tráfico disminuye rápidamente durante los seis primeros meses tras la obtención del permiso¹³.

El riesgo se agrava por las circunstancias en las que conducen muchos jóvenes. Los jóvenes, especialmente los hombres, están sobrerrepresentados en aquellos accidentes en los que se ven implicados la alta velocidad al volante, la nocturnidad, la ingesta de alcohol y la omisión del cinturón de seguridad¹⁴. Hay estudios de causalidad de accidentes de tráfico que demuestran que el 75 % de los conductores jóvenes eran causantes del accidente en el que estaban implicados y que "los tipos de accidentes eran en su mayoría infracciones provocadas por la salida del vehículo fuera de la calzada, por golpes en la parte trasera y por infracciones de preferencia de paso. Los factores causantes de dichos accidentes implicaban situaciones de distracción, exceso de velocidad y pérdida de control"¹⁵

Es bien sabido que los conductores jóvenes tienen mayor riesgo de estar implicados en accidentes de tráfico y de sufrir lesiones de tráfico, en comparación con los conductores de mayor edad. Lo que no es tan sabido es que, entre los conductores más jóvenes, dichas lesiones por accidente son mucho más comunes en grupos socioeconómicos de estrato bajo¹⁶. Los estudios indican que la marginalización social está asociada a un mayor nivel de lesiones y fallecimientos en accidentes de tráfico. En estos estudios se han identificado las dos principales áreas de problemas asociadas a la marginalización social y la seguridad vial: la primera está relacionada con el comportamiento de los jóvenes conductores y sus pasajeros, quienes asumieron la mayoría de riesgos y viajaron con exceso de velocidad. A diferencia de los conductores de mayor edad, más propensos a cometer errores, los más jóvenes tienden más a cometer infracciones de tráfico¹⁷.

¹² RoSPA (2009) Young Drivers at Work.

¹³ Maycock et al., (1991) in OECD (2006) Young Drivers. The road to safety.

¹⁴ OECD (2006) Young Drivers. The road to safety

¹⁵ McKenna, F.P (2012) Young Driver Challenges.

¹⁶ Hasselberg, M., Laflamme, L. (2008) Road traffic injuries among young car drivers by country of origin and socioeconomic position. *International Journal of Public Health*, 53(1), 40-45.

¹⁷ Åberg and Rimmö (1998) in Clarke et al (2008) "A poor way to die: social deprivation and road traffic fatalities". *Behavioural Research in Road Safety 2008*. Department for Transport.

2.1 Velocidad



En general, los conductores no se dan cuenta que la velocidad está asociada al riesgo, en lo que a su propia conducción se refiere.

El exceso de velocidad es uno de los principales factores implicados en aproximadamente un tercio de los accidentes graves o mortales, así como un factor agravante en todos los accidentes en los que se da¹⁸. La pérdida de control al conducir y, por tanto, potencialmente del vehículo, surge cuando las exigencias de la conducción superan las capacidades del conductor¹⁹. El informe del proyecto PRAISE del Consejo Europeo de Seguridad del Transporte (en adelante, el ETSC, por sus siglas en inglés) sobre la Gestión de la Velocidad²⁰ destaca que las empresas tienen la responsabilidad de reducir los incentivos a la velocidad y de crear conciencia sobre las graves consecuencias que puede tener, en concreto para los conductores jóvenes. Se recomienda que la empresa, antes de entregar un vehículo a un nuevo empleado, analice tanto sus competencias (conocimientos, habilidades y experiencia), como sus necesidades y las opciones de vehículos que le puede asignar. Las empresas deben conocer los diferentes tipos de dispositivos de seguridad vial (pasivos y activos) que hay en el mercado y que pueden ayudar a controlar la velocidad (ver Capítulo 4). Este debería incluir los más adecuados como norma a la hora de comprar o alquilar un vehículo.

Los estudios realizados en Reino Unido han demostrado que, "en lo que respecta a la velocidad de un conductor individual en comparación con la velocidad del total, aquellos que van a mayor velocidad tienden a ser más bien jóvenes y a asumir kilometrajes anuales más elevados en coches de empresa; asimismo, tienen más probabilidades de pertenecer a grupos de dirección o administración o profesionales, y a viajar por motivos laborales, sin pasajeros". Los datos del sector sugieren que el exceso de velocidad es el tipo de infracción de tráfico más habitual que cometen los conductores de coches de empresa en Reino Unido²¹.

El Proyecto SARTRE demostró que el grupo de edad con mayor tendencia a aceptar el exceso de velocidad era el que comprendía a conductores de entre 18 y 24 años. Uno de los descubrimientos principales de este informe, cuya información deberían utilizar aquellos que intentan controlar la velocidad al volante de sus empleados, es que en general los conductores no asumen que el exceso de velocidad está asociado al riesgo en cuanto a su propia conducción. Por ejemplo, mientras que el 18 % de los conductores declara conducir a mayor velocidad que la media, únicamente el 4 % admite que puede ser más peligroso²². En el contexto laboral, también se da la sensación de que existe un efecto de conductor profesional²³, provocado por una presión laboral adicional que incluye la presión temporal, las entregas de mercancía urgentes, los pagos por resultados, así como otras distracciones laborales. Todas ellas pueden generar que el conductor aumente la velocidad o pierda la concentración.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Evaluar las competencias y necesidades de los empleados, teniendo en cuenta su edad y experiencia, a la hora de seleccionar el tipo de vehículo y los dispositivos de adaptación y limitación de la velocidad más adecuados.
- Adoptar una política de velocidad clara que abogue por una conducción a una velocidad adecuada a las condiciones predominantes en lugar de simplemente centrarse en el cumplimiento del límite de velocidad
- Comunicar al personal las razones por las que se implementan las políticas y las consecuencias de una conducción a una velocidad inadecuada para los empleados y otros usuarios viales, en concreto para los usuarios viales más vulnerables.
- Exigir a los empleados el cumplimiento de la política de empresa en todo momento al usar un vehículo de empresa o sus propios vehículos en trayectos laborales.
- El patrón socioeconómico de lesiones de tráfico entre jóvenes debería recibir atención tanto de las empresas como de las autoridades sanitarias y las autoridades de tráfico.

¹⁸ OECD/ECMT (2006) Speed Management.

¹⁹ Fuller, R. (2005) Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472

²⁰ ETSC (2011) *Driving for Work: Managing Speed*.

²¹ ETSC (2011) *Driving for Work: Managing Speed*.

²² SARTRE 4 (2012) *European road users' risk perception and mobility*.

²³ Broughton et al. (2003). *Work-related road accidents*. TRL Report 582. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

2.2 Conducción en estado de embriaguez



La conducción es más exigente en conductores noveles que en conductores de mayor edad y, dado que necesitan prestar más atención a la conducción, el efecto perturbador del alcohol es superior al de otros conductores con mayor experiencia.

El caso de negocios para abordar la conducción bajo los efectos del alcohol en el entorno laboral es de gran importancia. La gran mayoría de personas con problemas de alcohol tienen un trabajo a tiempo completo. Las empresas pueden lograr una mayor productividad y un mayor ahorro gracias a una reducción de los accidentes de tráfico debidos al estado de embriaguez²⁴.

El efecto del consumo de alcohol y drogas, incluso si se consumen fuera del horario laboral, puede prolongarse hasta el horario laboral. La conducción bajo los efectos del alcohol es especialmente peligrosa para los jóvenes por diversos motivos²⁵:

- Su tolerancia al alcohol es inferior, ya que su cuerpo no está habituado a la ingesta.
- La conducción es más exigente en conductores noveles que en conductores de mayor edad y, dado que necesitan prestar más atención a la conducción, el efecto perturbador del alcohol es superior al de otros conductores con mayor experiencia.
- El alcohol reduce la inhibición. Dado que los jóvenes tienen mecanismos de autocontrol menos desarrollados, experimentan una euforia superior y un mayor impacto emocional debido a su ingesta.
- Existen estudios que demuestran que los jóvenes tienden a subestimar su propio nivel de alcoholismo.

En 2001, la UE publicó una recomendación sobre la tasa de alcoholemia máxima permitida en sangre para conductores de vehículos a motor. Mientras que la tasa máxima recomendada para conductores de vehículos con pasaje estaba establecida en 0,5 g/l, se recomendó el segundo nivel reducido de 0,2 g/l para conductores de vehículos comerciales pesados (más de 3,5 toneladas) y para conductores noveles. No obstante, los Estados Miembros no estaban obligados a implementar dichos límites y varios de ellos han decidido no seguir la recomendación referente a jóvenes conductores²⁶.

Solo en Bulgaria, Dinamarca, Finlandia, Malta, Portugal y el Reino Unido se da el caso que los conductores noveles pueden conducir con una tasa de alcoholemia tan alta como la de otros conductores; concretamente, hasta 0,8 g/l en Malta y el Reino Unido, y hasta 0,5 g/l en el resto de países. En Francia, la tasa máxima de alcoholemia para nuevos conductores se reducirá de 0,5 g por litro hasta 0,2 g/l en 2015.

²⁴ Network of Employers for Traffic Safety NETS.

²⁵ European Road Safety Observatory (2006) Novice Drivers.

²⁶ Se pueden consultar las tasas máximas de alcoholemia permitidas en los países miembros de la UE para todas las categorías de conductores en la página web del ETSC <http://etsc.eu/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/>

Esta medida está enfocada especialmente al grupo de edad de entre 18 y 24 años, en el que el consumo de alcohol fue la principal causa de un cuarto de las defunciones por accidente de tráfico entre 2011 y 2013²⁷. BEn Bélgica se redujo la tasa máxima de alcoholemia a 0,2 g/l para los conductores profesionales en 2014.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Informar y formar a las empresas y empleados sobre los riesgos de la conducción bajo los efectos del alcohol, y adoptar un enfoque de tolerancia cero con el consumo de alcohol en el lugar de trabajo y durante la conducción laboral.
- Desarrollar políticas internas por escrito que sean claras, así como procedimientos sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y pruebas de detección (p.ej., antes de la conducción, tras un accidente y de forma aleatoria) que impliquen consecuencias claras para aquellos que los incumplan y que puedan provocar incluso su despido.
- Formar a supervisores, directores de línea y conductores sobre los efectos negativos de la conducción en estado de embriaguez y sobre cómo identificar los síntomas del abuso de alcohol.
- Como parte de una política preventiva y de seguridad vial integral, instalar detectores de consumo de alcohol que impidan arrancar los vehículos comerciales.



2.3 Consumo de drogas

El consumo de medicamentos y drogas ilegales es más habitual en jóvenes y está asociado a su edad y su estilo de vida. El informe del ETSC sobre aptitudes para la conducción hizo un análisis del uso de medicamentos de venta con receta y drogas ilícitas, y de cómo pueden afectar a los conductores en el trabajo²⁸. Los estudios demuestran que se está ampliando el abanico de sustancias psicotrópicas de uso ilícito y que han descubierto pruebas de su uso entre los conductores. Se ha comprobado el consumo de drogas en varios subconjuntos de población monitorizada, tanto a través de pruebas aleatorias, como en pruebas realizadas en el hospital o tras un accidente mortal²⁹.

Como sucede también con el consumo de alcohol, los conductores pueden estar bajo los efectos de una sustancia ilegal durante el horario laboral, incluso habiéndola consumido la tarde anterior. Los conductores también consumen medicamentos con receta para contrarrestar el sueño. Las presiones temporales, el estrés y la presión entre compañeros pueden abocar al consumo de drogas y alcohol³⁰.

El Proyecto DRUID confirmaba que el cannabis era la droga detectada con mayor frecuencia entre los conductores, seguida de la cocaína. El consumo de drogas ilícitas se detectaba, en general, entre los conductores hombres más jóvenes, sin importar el momento del día pero especialmente durante el fin de semana³¹. El consumo de cocaína se daba principalmente en conductores hombres y, en general, el predominio era muy bajo pero variaba de forma importante en función de la edad y el país. La cocaína era la droga que más predominaba entre los jóvenes hombres conductores de entre 25 y 34 años, mientras que se convertían en la menos presente en el grupo de edad +50. No obstante, se detectaba con independencia del día y hora. El consumo de cannabis parecía consumirse principalmente los fines de semanas entre los conductores hombres más jóvenes.

Para más información:

<http://etsc.eu/fitness-to-drive/>



²⁷ <http://etsc.eu/france-announces-new-road-safety-measures-as-deaths-rise/>

²⁸ ETSC (2010) Fitness to Drive.

²⁹ ECMDA Insights 8 in ETSC (2010) Fitness to Drive.

³⁰ Millies (1998) in ETSC (2010) Fitness to Drive.

³¹ DRUID (2012) Final Report: Work performed, main results and recommendations.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Adoptar un enfoque de tolerancia cero contra el consumo de drogas ilícitas en el lugar de trabajo y durante la conducción laboral.
- Desarrollar políticas escritas claras y procedimientos sobre el consumo de drogas ilegales y su persecución (p.ej., antes de entrar en el trabajo, tras un accidente y de forma aleatoria). Dichas políticas deberían utilizarse como parte integral de las políticas generales de la empresa sobre promoción de la salud en el entorno laboral.
- Formar supervisores, directores de línea y conductores sobre los efectos del consumo de drogas ilegales durante la conducción, y sobre cómo identificar los síntomas del consumo de drogas ilegales.



2.4 Fatiga

El informe del ETSC sobre cómo afrontar la fatiga estudiaba los riesgos de dicha afección entre los conductores de vehículos comerciales³². Según el informe, los conductores hombres más jóvenes, los conductores de camiones, los conductores de vehículos de empresa y los trabajadores con turnos tienen mayor riesgo de quedarse dormidos al volante. Los estudios que analizan la relación entre el sueño y el rendimiento (en general) y la implicación en accidentes (en concreto) demuestran que aproximadamente un 16 % de todos los accidentes están relacionados con el sueño y que una importante proporción de accidentes relacionados con el sueño implican a personas de menos de 30 años³³.

Aproximadamente el 16% de todos los accidentes están relacionados con el sueño y una importante proporción de accidentes relacionados con el sueño implican a personas menores de 30 años.

Los conductores hombres más jóvenes están involucrados con mayor frecuencia en accidentes de tráfico relacionados con el sueño, pero esto se puede deber a que tienen más probabilidades de conducir en situaciones en las que es más probable sufrir fatiga (y no porque sean más susceptibles de dormirse al volante)³⁴. De igual manera, los trabajadores de turnos y conductores de vehículos comerciales pueden tener un riesgo más elevado de sufrir accidentes relacionados con el sueño debido a los factores laborales³⁵. Otros estudios sugieren que el hecho de que haya un mayor riesgo entre conductores jóvenes se debe principalmente a una falta crónica de sueño acumulada debido a hábitos de sueño desaconsejables relacionados con su estilo de vida³⁶.

Varios estudios han concluido que los conductores jóvenes y, en concreto, los hombres jóvenes, tenían más probabilidades de estar implicados en accidentes relacionados con el sueño. Por ejemplo, en el estudio de Åkerstedt & Kecklund³⁷ se analizaron los factores asociados a la implicación en accidentes sufridos durante las primeras horas del día (desde las 12 de la noche hasta las 6 de la mañana), controlando la exposición a la conducción. Concluyeron que los jóvenes conductores tenían mayor riesgo de sufrir accidentes durante las primeras horas del día. Su riesgo de accidentes durante ese intervalo de horas era, como mínimo, cinco veces superior al riesgo que podían sufrir conduciendo en otras horas del día. El factor de la edad también puede jugar un papel importante entre los conductores profesionales. En un estudio de simulación, Otmani et al.³⁸ descubrieron que los jóvenes conductores profesionales de autobús y autocar tenían más dificultad para conducir con tráfico ligero y se adormecían durante este tipo de conducción hacia las últimas horas de la tarde, en comparación con los conductores profesionales de mediana edad³⁹.

³² PRAISE (2011) Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers .

³³ McKenna, F.P (2012) Young Driver Challenges.

³⁴ Jackson, P., et al. (2011) Fatigue and Road Safety: A Critical Analysis of Recent Evidence. Department for Transport, Road Safety Web Publication No. 21.

³⁵ Dacota-Project (2013) Fatigue.

³⁶ RoSPA (2011) Driver Fatigue and Road Accidents.

³⁷ Åkerstedt, T. & Kecklund, G. (2001) in European Road Safety Observatory (2006) Fatigue.

³⁸ Otmani, S., Rogé, J. & Muzet, A. (2005) in European Road Safety Observatory (2006) Fatigue

³⁹ ERSO (2007) Young Drivers.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Adoptar estrategias de gestión de trayectos para minimizar la fatiga.
- Enseñar a los conductores a hacer pausas y realizar paradas en sitios seguros.
- Disponer de un presupuesto para el alojamiento y desarrollar una política de subsistencia que encaje con sus prácticas de gestión de trayectos.

2.5 Estrés

La presión temporal puede hacer que los conductores adopten un comportamiento inseguro durante la conducción, como circular con exceso de velocidad, rebasar o acercarse demasiado a los vehículos.⁴⁰ Las presiones propias de la gestión de la puntualidad en el sector del transporte profesional, junto con los riesgos que esto supone para la seguridad vial en términos de problemas tales como la fatiga y el exceso de velocidad, ya están bien documentados⁴¹ y también pueden afectar a los conductores jóvenes.

En Europa, las horas en las que se permite la conducción de camiones y autobuses están reguladas por la legislación de tacógrafos y el uso de limitadores de velocidad máxima. No obstante, las furgonetas están actualmente exentas de dicha legislación (ver Informe PRAISE sobre seguridad de las furgonetas⁴²). La carga laboral también está aumentando y es posible que los empleados deban enfrentarse a una mayor presión. Por ejemplo, es posible que cedan a la presión de los clientes para conducir más rápido y por un precio más barato, además de otros aspectos como la gestión de la puntualidad, un mayor tráfico, la supervisión remota y hacer jornadas irregulares y jornadas largas.

Los conductores se pueden estresar debido a todo lo que se les exige para completar el trabajo o entregar la mercancía cumpliendo con el calendario de los sistemas de transporte modernos. Si no logran cumplir con el calendario, es posible que la empresa deba compensar al cliente final por los retrasos que ha sufrido la entrega de su paquete. Otras dos prácticas laborales habituales relacionadas con la entrega de mercancías son los trabajos de entregas puntuales y los de pago al contactar con el cliente. Estas prácticas son incentivos cuyo objeto es animar al personal a realizar trayectos a una velocidad excesiva y a adoptar comportamientos arriesgados.

La hoja informativa "Realizar entregas con seguridad" implementada por las autoridades sanitarias de Irlanda destaca la importancia de una consulta y comunicación eficaces con los conductores. La cooperación en la cadena de transporte se puede usar como influencia y hacer que las entregas se realicen con mayor seguridad en todas las situaciones⁴³. A nivel europeo, la Agencia Europea para la Seguridad Vial y la Salud en el Trabajo está llevando a cabo una campaña para concienciar sobre los riesgos del estrés psicosocial.

For more information:
<http://etsc.eu/managing-the-road-risk-of-van-fleets/>



⁴⁰ Husband, P.A., (2011) Work-related drivers A review of the evidence on road safety initiatives for individuals at work: implications for practice.

⁴¹ ETSC (2011) Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers.

⁴² ETSC (2014) Managing the Road Risk of Van Fleets.

⁴³ Health and Safety Executive (2013) Delivering Safety Information Sheet.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Proporcionar funcionalidades para planificar las jornadas tanto a directores como a empleados, con el objeto de facilitar una planificación realista de los trayectos y contribuir a una gestión adecuada del tiempo.
- Con respecto al trato con los clientes, deben evitarse concesiones que puedan afectar negativamente a las condiciones laborales y de seguridad vial, tales como comprometerse a realizar o finalizar la entrega de un paquete en un tiempo no realista.
- Establecer calendarios, incluyendo los de las cadenas de subcontratación, que permitan que los conductores tengan tiempo suficiente para respetar los límites de velocidad y evitar la conducción en hora punta. Estos calendarios deben ser flexibles y deben poder adaptarse a los cambios, como por ejemplo los cambios meteorológicos.
- Revisar los planes referentes al calendario, las asignaciones y la ruta de carga, y abordar proactivamente el estrés de los conductores en el contexto de unas prácticas de gestión de riesgos.
- Garantizar que los sistemas de turnos laborales actuales, la planificación de trayectos, los contratos de empleo y los calendarios de trabajo no contribuyan a un comportamiento arriesgado.

SABER MÁS

Para obtener más información y herramientas para evaluar y abordar el estrés en el puesto de trabajo, consulte el sitio web sobre trabajos saludables de la UE www.healthy-workplaces.eu



Se estima que la distracción incluye en el 20-30% de todos los accidentes de tráfico



La distracción incrementa el riesgo de sufrir un accidente entre conductores noveles por realizar tareas secundarias a la conducción, incluido el envío de mensajes y la marcación de teléfonos móviles

2.6 Distracción

La conducción se define como “desviar la atención de las tareas que son clave para una conducción segura para realizar una actividad distinta”⁴⁴. El Informe del ETSC sobre cómo minimizar las distracciones en el lugar de trabajo⁴⁵ aporta ejemplos de distracciones físicas, visuales, auditivas y cognitivas, así como recomendaciones para saber abordarlas. Los jóvenes tienden a llevar estilos de vida en los que las tecnologías tienen un papel importante, lo que hace que tiendan a distraerse de la carretera.

Un estudio reciente de Yannis et al. sobre jóvenes conductores mostraba que enviarse mensajes conduce a una disminución importante a nivel estadístico de la velocidad media y a un aumento del tiempo promedio de reacción en carreteras urbanas y rurales. Paralelamente, también conlleva a un aumento de la probabilidad de sufrir un accidente debido a una distracción del conductor y al retraso en reaccionar en el momento del incidente. El estudio también defendía

que los conductores que utilizan teléfonos inteligentes tienen un comportamiento al conducir distinto con respecto a su velocidad (la velocidad media era inferior). No obstante, tenían mayores probabilidades de verse implicados en un accidente⁴⁶.

Se estima que la distracción en la conducción influye en el 20-30% de todos los accidentes de tráfico⁴⁷. Existe una larga lista de distracciones que socavan la concentración del conductor o su capacidad para conducir.

Un estudio llevado a cabo por el Instituto Belga de Seguridad Vial estimó que, como mínimo, en el 4% de los trayectos en carreteras belgas se habla por teléfono. Además, los conductores usan sus móviles para enviar o recibir mensajes, navegar por internet o jugar. Dada la gran cantidad de distracciones que se observaron entre conductores de vehículos comerciales en las autopistas (furgonetas y camiones) de lunes a viernes (con una prevalencia a usar el móvil), se concluyó que los trayectos profesionales están especialmente afectados por aspectos relacionados con la distracción al volante⁴⁸. Otros estudios asociaron la distracción a un mayor riesgo a sufrir un accidente o un incidente entre conductores noveles por realizar tareas secundarias a la conducción, incluido el envío de mensajes y la marcación de teléfonos móviles⁴⁹.

⁴⁴ Klauer, S. G., Guo, F., Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Lee, S. E., & Dingus, T. A. (2014). Distracted Driving and Risk of Road Crashes among Novice and Experienced Drivers. *New England Journal of Medicine*, 370(1), 54-59.

⁴⁵ ETSC (2010) Minimising In-Vehicle Distraction

⁴⁶ Yannis, G., et al. (2014) Impact of texting on young drivers' behavior and safety on urban and rural roads through a simulation experiment.

⁴⁷ IGES Institut, ITS Leeds, ETSC (2010) Study on the regulatory situation in the Member States regarding brought-in (i.e. nomadic) devices and their use in vehicles. Study tendered by the European Commission, Berlin 2010.

⁴⁸ Riguelle, F., Roynard, M. (2014) Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

⁴⁹ Klauer, S. G., Guo, F., Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Lee, S. E., & Dingus, T. A. (2014). Distracted Driving and Risk of Road Crashes among Novice and Experienced Drivers. *New England Journal of Medicine*, 370(1), 54-59.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Adoptar una política clara contra las distracciones durante la conducción o el uso de teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos durante la conducción laboral, incluyendo como requisito mínimo la norma de apagar el teléfono al arrancar el coche y pedir al personal que active el buzón de voz con un mensaje adecuado.
- Asegurarse de que los directivos de mayor rango demuestren que son los primeros en cumplir con la política de no distracciones al volante en todo momento.
- Llevar a cabo una revisión de las estrategias y herramientas de comunicación implementadas. Comunicar al personal los motivos por los que se han implementado estas políticas.
- Crear una cultura de seguridad: la dirección debe garantizar unas prácticas laborales que no presionen al personal para que utilice el móvil o cualquier otro dispositivo electrónico durante la conducción.



2.7 Desplazamientos al trabajo

Tal y como indica el Informe PRAISE del ETSC sobre cómo realizar desplazamientos al trabajo de forma más segura⁵⁰, el riesgo de estar implicado en un accidente del o hacia el trabajo puede aumentar a medida que la población se aleja del centro y decide irse a vivir a un lugar más alejado del trabajo. Los datos de la 4ª Encuesta Europea sobre las Condiciones de Trabajo, que aborda el “tiempo de desplazamiento al trabajo”, demuestran que ha aumentado el porcentaje de trabajadores que vive a más de 20 minutos de distancia del trabajo. Asimismo, hay una tendencia a aumentar la distancia de estos desplazamientos entre los trabajadores de la Unión Europea debido a la crisis económica, ya que los trabajadores deben asumir distancias más largas hasta el lugar de trabajo.⁵¹

Hay una tendencia a aumentar la distancia de los desplazamientos al trabajo entre los trabajadores de la UE debido a la crisis económica, ya que los trabajadores deben asumir distancias más largas hasta el lugar de trabajo

El Informe PRAISE del ETSC sobre desplazamientos laborales más seguros puso claramente de manifiesto que los accidentes en desplazamientos forman parte de un porcentaje muy alto de todos los accidentes laborales mortales y que, además, la mayoría de ellos son, como era de esperar, accidentes de tráfico. El informe se pronuncia a favor de que las empresas gestionen los desplazamientos al trabajo mediante una gestión de planes de viaje y de vehículos de empresa seguros, así como de que gestionen una flota gris. Asimismo, el informe promovía el uso de medidas alternativas para los desplazamientos laborales, tales como el uso compartido de vehículos, el uso de la bicicleta y del transporte público, o bien un transporte de empresa⁵².

Un estudio llevado a cabo en Alemania⁵³ reveló que el riesgo es superior para los trabajadores jóvenes de hasta 25 años que se desplazan (2,5 veces superior al de aquellos entre 25 y 50) y para las mujeres. El estudio demostraba asimismo que el riesgo de verse implicado en un accidente relacionado con el desplazamiento al trabajo se multiplica por dos durante las horas más oscuras y las primeras horas de la mañana. Entre las 0:00 y las 5:59 horas, hay 1,8 conductores más por cada 1 millón de km conducidos que están implicados en un accidente relacionado con el desplazamiento al trabajo, en comparación con los datos entre las 12:00 y las 19:59 h. Además de la fatiga, la encuesta llevada a cabo en el contexto del estudio demostraba que los conductores tienen la sensación subjetiva de que se exponen a menos riesgos porque hay menos tráfico durante el desplazamiento en horas nocturnas. Debido a la nocturnidad, los

⁵⁰ ETSC (2010) Safer Commuting to Work.

⁵¹ Rzin, E., Dijst, M., Vazquez, C., (2007) Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations, Springer Science & Business Media – Publisher.

⁵² ETSC (2010) Safer Commuting to Work.

⁵³ Geiler M, Musahl, H.-P. (2003): Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Eine Untersuchung zum Arbeitsweg und zum Wegeunfallgeschehen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 49.

conductores a menudo no interpretan correctamente las condiciones meteorológicas, el tráfico y las circunstancias de la carretera.



RECOMENDACIONES A LA EMPRESA TO EMPLOYERS:

- Ayudar a los empleados a maximizar su seguridad cuando vayan a conducir adaptando el horario laboral en base a su seguridad, proporcionando información sobre las condiciones del tráfico para ayudarles a preparar el viaje (condiciones meteorológicas, obras en la carretera) y ofreciendo mapas sobre cuál es la mejor ruta para ir al trabajo.
- Reducir los trayectos innecesario incluyendo una cantina que sirva comidas y, para determinados puestos de trabajo, establecer turnos que no incluyan pausas largas que puedan llevar a los empleados a volver a casa a mitad del día.
- Incentivar el transporte público ofreciendo descuentos a los empleados o proporcionando transporte de empresa financiado por la empresa.

Un poco más del 20% de las muertes ocurridas en España tienen que ver con los desplazamientos al trabajo, y esta cifra alcanza el 45% en Alemania. En Francia, el 47% de las muertes relacionadas con el trabajo se producen en la carretera, lo que pone de relieve el aumento del riesgo que enfrentan los empleados durante el uso de la carretera durante el trabajo.

Para más información
<http://etsc.eu/5kzYY>

3. Análisis de riesgos en conductores jóvenes

3.1 ¿Por dónde debemos empezar?

El deber de cuidar de los empleados, de su salud y seguridad laboral y de cumplir con las exigencias de la seguridad vial son requisitos legales para todos los Estados Miembros y, además, son cuestiones de carácter vital para las empresas.

La Directiva Marco europea 89/391/CEE sobre la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo⁵⁴ exige que cada empleado en Europa se someta a un análisis de riesgos conforme a los principios de prevención. Esto debe incluir a los empleados conductores y a aquellos que viajen por motivos laborales. Debe tratarse con especial atención en lo referente a jóvenes conductores, reforzados por la Directiva 94/33/CE específica sobre cómo proteger a los jóvenes en el ámbito laboral. Esta directiva también incluye disposiciones concretas referentes a los horarios laborales, los trabajos nocturnos, los días festivos, las vacaciones anuales y el resto de días no laborables. Asimismo, hay argumentos económicos convincentes que apoyan la necesidad de preparar e implementar un programa de gestión del riesgo en la carretera relacionado con el trabajo (WRRRM, por sus siglas en inglés) y que se ha establecido en el Informe del ETSC sobre el caso de negocios para gestionar la seguridad vial relacionada con el trabajo⁵⁵. Tal como se ha mencionado anteriormente, las medidas enfocadas a la mejora de la seguridad vial de todos los empleados que conducen también beneficiará a los jóvenes conductores⁵⁶.

3.2 Modelos de gestión de riesgos en la carretera relacionados con el trabajo (WRRRM)

Existen diferentes modelos y marcos para gestionar el riesgo en la carretera relacionado con el trabajo, tal como se establece en el informe previo del proyecto PRAISE⁵⁷. Dos ejemplos: tanto la norma ISO como la Matriz de Haddon destacan la necesidad de estudiar al conductor, el vehículo y el trayecto. Todos estos factores también son relevantes para poder reducir el riesgo de los conductores jóvenes. Para obtener más detalles y una presentación de los modelos, consulte el informe previo. Un enfoque y un marco como los propuestos, donde se proponga gestionar tanto vehículos como a conductores como parte del lugar de trabajo, debe interesar a las empresas de todo tipo y de cualquier tamaño, incluidas las pymes.

3.3 La importancia del análisis de riesgos

Tal como se ha mencionado anteriormente, hay una variedad de modelos WRRRM que destacan la importancia de asignar claramente los roles y responsabilidades de todo el personal implicado. Todos estos modelos de gestión incluyen la necesidad de llevar a cabo un análisis de riesgos. Asimismo, es un requisito conforme a la legislación europea⁵⁸. En lo referente concretamente al transporte, se lleva a cabo el análisis de

⁵⁴ Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work.

⁵⁵ ETSC (2014) The Business Case for Managing Road Safety At Work.

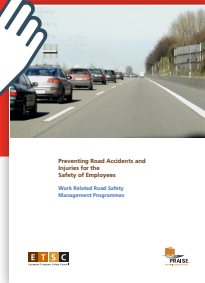
⁵⁶ OECD (2006) Young Drivers.

⁵⁷ ETSC (2012) Work Related Road Safety Management Programmes.

⁵⁸ Ibid.

Hay dos tipos de costes: los costes del vehículos y costes de los conductores. A veces, el coste total de una colisión está oculto. Si bien los costes obvios, tales como reparaciones son fáciles de ver, los costos ocultos, como el absentismo, la intervención del servicio al cliente, el tiempo de inactividad, pérdida de producción, la reputación dañada, pérdida de clientes y la carga administrativa a menudo se olvidan

For more information:
<http://etsc.eu/WicR3>



riesgos de los tres elementos siguientes: el usuario de la vía (conductor, peatón, ciclista, motociclista), el trayecto y el vehículo⁵⁹.

El análisis de riesgos se puede realizar a nivel de la empresa y a nivel individual. El Servicio de Asesoría sobre Seguridad Vial Relacionada con el Trabajo (WRRS) de Irlanda y Reino Unido tiene a disposición plantillas de análisis de riesgos para empresas⁶⁰. La mayoría de aseguradoras de renombre tendrán plantillas similares, tanto de uso propio como otras que puede realizar con la ayuda de un ingeniero especializado en riesgos.

A nivel individual del conductor, del vehículo o del trayecto, Dubens y Murray⁶¹ y Murray⁶² sugieren un enfoque de seis pasos para implementar un programa de análisis, supervisión y mejora que se haya adaptado para cumplir con los requisitos legales de la Directiva 89/391/CEE⁶³ detallado en el Informe temático del proyecto PRAISE del ETSC sobre programas de gestión de la seguridad en carretera relacionada con el trabajo.

Ejemplo - Repartidor de pizza - Chipre

Una parte de la franquicia Pizza Hut en Chipre registró un número importante de accidentes que implicaban al personal repartidor de comida que conducía motocicletas. Estos accidentes podían ser sin importancia (rasguños tras la caída de la moto) o bien graves (choques mortales)⁶⁴. La mayoría de conductores eran trabajadores jóvenes. El uso incorrecto del casco era un factor que aumentaba la gravedad de las lesiones resultantes del accidente. Para reducir el número y la gravedad de estos, la empresa analizó el problema y las posibles soluciones. Introdujo así un sistema para educar, formar, evaluar y supervisar activamente a los conductores. Este sistema incluía el uso de cámaras, grabaciones de vídeo, supervisión constante de los conductores, formación continua para sensibilizar sobre el problema y controles puntuales continuos de los conductores en varios intervalos. Se introdujo un procedimiento formal para documentar y evaluar el rendimiento de los motociclistas, de los conductores y de sus vehículos. Asimismo, solicitaron la ayuda del departamento de policía local, especialmente para preparar el procedimiento de estudio/evaluación de la carretera y su contenido. Para complementar el calendario de formación y supervisión, la empresa revisó su política de seguridad para motociclistas y conductores de furgoneta para abarcar las condiciones de seguridad que deben comprobarse en vehículos, así como también otros aspectos. Las prioridades abarcaban asegurarse de que los conductores usaban el casco correctamente y formarles para que nunca aumentaran la velocidad, incluso aunque llegaran tarde a la entrega.

Los principales resultados documentados se pueden dividir en tres aspectos: la empresa registró una disminución importante en la frecuencia y la gravedad de los accidentes en los que estaban implicados sus motociclistas; además, las condiciones en las que se mantenían los vehículos a motor mejoraron de forma importante; finalmente, la cooperación entre los directivos y el personal sobre cuestiones de seguridad y salud también mejoró considerablemente.

3.4 Exceso de confianza y análisis de riesgos

Un aspecto especialmente relevante entre los jóvenes a la hora de llevar a cabo un análisis de riesgos es el exceso de confianza. El informe de la OECD (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) sobre jóvenes conductores destaca que los conductores jóvenes y noveles tienen una percepción equivocada de sus habilidades

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ www.fleetsafetybenchmarking.net also provides a quick organisational level tool.

⁶¹ Dubens, E., Murray, W., (2000) Creating a crash-free culture, 4Di, Brighouse, UK

⁶² Murray, W., (2004) The driver training debate. Roadwise: Journal of the Australasian College of Road Safety, Vol 14 (4), May 2004, pp. 3-5.

⁶³ Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work.

⁶⁴ EU OSHA (2006) A Safe Start for Young Workers in Practice.

reales⁶⁵. En general, no son buenos para evaluar los riesgos tanto posibles como reales en diferentes situaciones del tráfico. Subestiman el control que exige la conducción y sobrestiman su propia capacidad ante el volante. No obstante, también cabe destacar que los conductores con experiencia también tienden a valorarse más que a un conductor promedio con experiencia. La diferencia es que, entre los que tienen experiencia, la distancia entre la autoevaluación y las habilidades reales es menor, y esta idea equivocada conduce en menor grado a un comportamiento que asume riesgos en comparación con los más jóvenes.

Esto también debería tenerse en cuenta a la hora de hacer formaciones sobre seguridad vial dentro del ámbito de la conducción laboral. Un reciente estudio alemán identificó 9 grupos de estilos de vida diferentes que difieren de forma importante entre sí en lo que respecta a los peligros en el tráfico vial⁶⁶. El grupo "Tipo A centrado en el coche como transporte" es quien registra un mayor riesgo de accidentes. Además de los medios tradicionales que les informan sobre temas de motor de entretenimiento, las personas que pertenecen a este grupo pueden recibir información a través de teléfonos móviles, aplicaciones y redes sociales. Su relativamente poco interés en la seguridad vial hace que sea necesario informar del riesgo con una estrategia y un "envoltorio" adecuados para poder llegar a ellos.

3.5 ¿Es la edad el punto de inicio del análisis de riesgos?

La edad es un aspecto que debe tenerse en cuenta para el análisis de riesgos dados los niveles elevados de implicación en colisiones de los jóvenes conductores. En el estudio COHORT II se observó que, durante los primeros 6 meses de conducción tras aprobar el examen de conducir, los conductores más antiguos tienen un índice inferior de accidentes (por año) que los más jóvenes. En este estudio, el efecto de la edad era más claro en los conductores durante el primer año de conducción.

No obstante, algunas empresas no toman la edad del conductor como punto de inicio, sino que usan modelos sofisticados para detectar a los conductores que necesiten apoyo adicional

Ejemplo - Arriva Denmark



Arriva es uno de los proveedores de transporte de pasajeros de Dinamarca y el operador de autobuses, trenes y lanchas, con cerca de medio millón de clientes diarios. La empresa da trabajo a 4.500 empleados, de los cuales 3.300 son conductores de líneas de autobús en todo el país. Arriva Denmark no tiene ningún programa especial para conductores jóvenes. En su lugar, usa modelos de datos para determinar qué conductores (de todas las edades) necesitan apoyo y formación. La formación abarca la conducción ecológica, la conducción segura/apta para pasajeros y la conducción "sin fallos". Además, Arriva integra estos datos en su sistema de opiniones para compensar a aquellos que conducen con seguridad. Asimismo, tiene un programa de introducción estructurado para todos los nuevos conductores que llegan a la empresa.



Desde enero de 2015, ha establecido un programa de apadrinamiento para los conductores de autobús en prácticas. Bajo este programa, los padrinos de Arriva participan en un curso de formación de dos días sobre apadrinamiento. Seguidamente, siguen a los trabajadores en prácticas durante un período de tres meses (o 60 horas). El objetivo principal del programa es presentarles la visión de Arriva, hacer un seguimiento tanto de sus habilidades profesionales como personales y darles un apoyo adicional al

⁶⁵ OECD (2006) Young Drivers.

⁶⁶ Holte, H. Et al (2014) Wirkungskolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer BAST.

inicio. El padrino también tiene la oportunidad de seguir al apadrinado de cerca y darle apoyo. Los conductores en prácticas tienen entre 21 y 25 años. Arriva reconoce que, dado que es su primera implementación, es importante que prueben todo lo posible para hacer que se conviertan en excelentes conductores.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Llevar a cabo un análisis de riesgos a nivel de empresa y de los conductores que abarque al usuario, el trayecto, el vehículo y los sistemas de gestión, de conformidad con la Directiva Marco Europea 89/391/EEC.
- Proporcionar programas de formación periódicos asociados a los riesgos identificados durante su análisis.

4. Dispositivos del interior del vehículo

Los dispositivos de seguridad del vehículo pueden reducir la incidencia y la gravedad de las colisiones. En este apartado se estudian los sistemas más importantes para mitigar los riesgos destacados en los apartados anteriores. La información referente a los beneficios que aportan determinados dispositivos para la seguridad como los sistemas de adaptación inteligentes de velocidad, los bloqueos inteligentes por detección de alcohol o el control de estabilidad electrónico, entre otros, también deberían incluirse en la formación teórica que las empresas realizan y en las preguntas sobre dispositivos de seguridad que aparecen en los exámenes teóricos de conducción. Las empresas también podrían apoyar el uso de estos dispositivos por parte de sus empleados más jóvenes. Tras un análisis de riesgos inicial de los conductores, aquellos expuestos a un mayor riesgo podrían beneficiarse de determinados dispositivos de emergencia y prevención de riesgos incluidos en sus vehículos. En este apartado también se analiza la adquisición de vehículos más seguros de forma más general.



Los sistemas ISA podrían reducir los accidentes en todos los tipos de carretera en un 28,9% (33% en carreteras urbanas y 18,1% en autopistas).



4.1 Sistema de adaptación inteligente de velocidad

El sistema de adaptación inteligente de velocidad (ISA) es el término con el que se define a una variedad de dispositivos que ayudan al conductor a escoger la velocidad adecuada y a respetar los límites de velocidad aportando información sobre los límites en el vehículo. El conductor recibe la misma información que ha visto (o que a veces no ha visto) en las señales de tráfico a través de un sistema de comunicación de a bordo, ayudándole a mantener el límite de velocidad legal durante su trayecto. La información sobre el límite de velocidad en un determinado lugar normalmente se identifica en un mapa digital a bordo del vehículo. Existen otros sistemas que usan el reconocimiento de señales de velocidad.

La información se comunica al conductor de cualquiera de las siguientes tres formas: informando sobre el límite (sistema ISA de asesoramiento), avisándole de que está por encima del límite (ISA de advertencia) o ayudándole activamente a reducir la velocidad (ISA de asistencia). Los sistemas de asistencia ISA pueden incluso con mayor probabilidad reducir las colisiones mortales y graves y también se pueden desactivar. La introducción de un sistema de adaptación de la velocidad ayudará a cumplir siempre con los límites de velocidad y, por tanto, a reducir las muertes en carretera de forma sustancial⁶⁷. Las estimaciones realizadas por Carsten⁶⁸ muestran que los sistemas ISA podrían reducir los accidentes en todos los tipos de carretera en un 28,9 % (33 % en carreteras urbanas y 18,1 % en autopistas). También supondría una ventaja para lograr un menor consumo de carburante (hasta un 8 %) y un cumplimiento de las normas de tráfico más eficaz⁶⁹.

4.2 Sistemas de registro de datos

Los sistemas de registro de datos (EDR) recopilan información sobre un accidente que podrían permitir a la empresa, a la policía, a la investigación del accidente, a las

⁶⁷ Carsten, O. and Tate, F. (2005) Intelligent Speed Adaptation: Accident savings and cost benefit analysis.

⁶⁸ Carsten O., et al. (2008), ISA-UK Intelligent Speed Adaptation, Final Report.

⁶⁹ ETSC (2011) Driving for Work: Managing Speed.

aseguradoras, a los fabricantes y a los investigadores comprender mejor los motivos de los accidentes y lo que se puede hacer para mitigarlos⁷⁰.

Los estudios⁷¹ han observado una reducción del 20 % de los accidentes en aquellas flotas equipadas con sistemas EDR, así como un cambio en los hábitos de conducción entre los conductores jóvenes que eran conscientes de que había una caja negra en el vehículo.

Además de los beneficios en términos de seguridad que puede aportar influyendo positivamente el comportamiento en la conducción, la inclusión de un EDR también puede aportar otros beneficios. Por ejemplo, los datos del EDR proporcionan datos objetivos sobre el estado del vehículo en la fase previa al accidente y, por tanto, proporcionan datos sobre el accidente de mayor calidad que los actualmente disponibles, en concreto en lo referente a las causas del accidente y la eficacia de los nuevos dispositivos de seguridad.⁷²



4.3 Dispositivos de bloqueo por detección de alcohol

Los dispositivos de bloqueo por detección de alcohol son sistemas que pueden impedir que el conductor arranque el motor de un vehículo a menos que se someta a una prueba de alcoholemia. Si el conductor no la supera, el dispositivo bloquea el arranque del motor. La introducción gradual de dispositivos de bloqueo por detección de alcohol, empezando por los grupos objetivo (conductores de vehículos comerciales y los reincidentes por abuso de alcohol al volante), podría reducir el alto peaje de fallecimientos por abuso del alcohol al volante en la UE⁷³. Esencialmente, en el contexto comercial, estos dispositivos no deben interpretarse como una medida excluyente, sino como una parte fundamental de la política de conducción sin consumo de alcohol de una empresa. El ETSC recomienda que las empresas desarrollen una política de "tolerancia cero" ante el consumo de alcohol, que también esté especificada en los contratos laborales. Los sistemas de bloqueo por detección de alcohol también pueden ser una buena herramienta disuasoria para evitar su consumo al volante y para reducir la reincidencia⁷⁴ de aquellos que todavía están afectados por el alcohol la mañana siguiente de haberlo consumido.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS

- Integrar dispositivos de seguridad del vehículo que aborden los riesgos más importantes.
- Formar al personal sobre los dispositivos y supervisar su uso.

4.4 Vehículos más seguros para mitigar el riesgo del conductor

Adquirir vehículos seguros es una forma excelente de que las empresas proporcionen un entorno laboral seguro para sus empleados⁷⁵. A un nivel básico, los responsables de adquirir los vehículos de una empresa necesitan comunicarse de cerca con los empleados que usarán los vehículos y con los profesionales de seguridad para asegurarse de que se ajustarán a los objetivos y de que son adecuados para cumplir su tarea.

⁷⁰ Transport Research Laboratory (2014) Study on the benefits resulting from the installation of Event Data Recorders.

⁷¹ SWOV (1997) in Hynd, D., McCharty, M., (2014) Study on the benefits resulting from the installation of Event Data Recorders, Transport Research Laboratory.

⁷² Ibid.

⁷³ ETSC (2010) Drink Driving in Commercial Transport.

⁷⁴ Willis, C., Lybrand, S., Bellamy, N., (2004) Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism, Cochrane Library.

⁷⁵ ETSC (2013) PRAISE Report Work Related Road Safety Management Programmes.

También hay una necesidad de asociar la seguridad de la flota y la adquisición de vehículos con una gestión, una planificación y unas operaciones empresariales más amplias. La norma internacional ISO 39001 para la gestión de la seguridad del tráfico vial muestra cómo las empresas pueden influir en la seguridad vial mediante una selección de vehículos que destaquen las cuatro áreas en las que esto afecta, es decir: la protección de los ocupantes en colisiones, la capacidad de evitar o mitigar accidentes, el nivel de protección que aporta el vehículo a los usuarios viales desprotegidos y la compatibilidad del vehículo con otros vehículos.⁷⁶

Los resultados del análisis de riesgos deberían servir para el proceso de adquisición y para ayudar a las empresas a identificar el tipo de vehículo y sus especificaciones más adecuadas. También se puede consultar una guía para seleccionar los vehículos más seguros en el informe anterior de PRAISE⁷⁷.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Desarrollar políticas y procedimientos para la gestión de vehículos que asocie y requiera la cooperación de los departamentos de gestión financiera, de gestión de flotas y de gestión de riesgos laborales.
- Incluir criterios de seguridad a la hora de adquirir vehículos, incluyendo los turismos y vehículos con 5 estrellas EuroNCAP con dispositivos de seguridad integrados.
- Especificar las características de seguridad que eviten colisiones para poder mejorar la seguridad y aumentar el valor de reventa de los vehículos.

⁷⁶ ISO International Standard 39001, (2012) Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use.

⁷⁷ ETSC (2013) PRAISE Report Work Related Road Safety Management Programmes.

Ejemplo - Electricity Supply Board (ESB)



La empresa Electricity Supply Board⁷⁸, una gran empresa irlandesa que produce, distribuye y se encarga del mantenimiento del sistema de electricidad en toda Irlanda y a nivel internacional, aborda la seguridad vial de los empleados jóvenes a través de un programa de formación específico para conductores. Este programa incluye realizar informes periódicos sobre las estadísticas de accidentes de tráfico asociadas con el rendimiento previo de este grupo de edad, así como nombrar a mentores de la seguridad en carretera para que participen en un programa de aprendizaje. Además de una formación para que los empleados se familiaricen con el vehículo, ciertos vehículos tienen una restricción de velocidad. Asimismo, las furgonetas grandes y medianas cuyos conductores son jóvenes incluyen sensores de marcha atrás

⁷⁸ ETSC (2014) Case Study ESB.

5. Reducir el riesgo en la carretera: evitar los trayectos innecesarios y elegir el modo más seguro.

En lo que respecta a los conductores de todas las edades, los trayectos de los jóvenes deberían optimizarse para minimizarlos y así se podrían reducir los riesgos, evitar lesiones y se podría ahorrar, tal como se establece en la herramienta de gestión de la seguridad vial de la Matriz de Haddon mencionada en el apartado 3.2. Los trayectos también deberían compartirse o unificarse en la medida de lo posible. Asimismo, el transporte público debería usarse siempre que se pueda y sea adecuado (p. ej., para ir a las reuniones). Algunos informes destacan la forma como la existencia y el uso de un sistema de transporte público eficaz con tarifas a precio reducido para los jóvenes puede influir de forma importante en un cambio de hábitos de los conductores noveles jóvenes, en su kilometraje y en los riesgos a los que se enfrentan.⁷⁹ En los Países Bajos, por ejemplo, la introducción de una tarjeta de transporte público gratuita para los estudiantes ha reducido de forma sistemática y continuada el kilometraje recorrido en el grupo de edad de entre 18 y 24, reduciendo así su índice de accidentes⁸⁰. Las medidas tomadas para reducir los viajes y la exposición a los modos de transporte más arriesgados (como el uso del transporte público, ya sea autobús o tren, frente al uso del coche) son las que más posibilidades tienen de reducir las lesiones por accidentes de tráfico⁸¹.

Las políticas de movilidad de los empleados pueden influenciar y priorizar la elección de dichas medidas. Para la gestión y planificación de los trayectos, las siguientes preguntas son preguntas clave que deberían formar parte del proceso de análisis de riesgos

- ¿El trayecto es necesario?
- En caso afirmativo, ¿qué se puede hacer para reducir la exposición al riesgo durante la conducción? Por ejemplo, establecer un límite de tiempo en la carretera (los días de la semana y horas del día que sean menos arriesgados)⁸².
- ¿Se pueden usar otros tipos de transporte? Si se elige un tipo de transporte arriesgado para realizar los trayectos al trabajo o para viajes laborales, se deben tomar ciertas medidas para garantizar su seguridad⁸³.

⁷⁹ SafetyNet (2009) Novice Drivers Web Text and OECD (2006) Young Drivers.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid.

⁸² 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.

⁸³ ETSC (2010) Safer Commuting to Work.

6. Dirección

Una alta dirección comprometida es vital para que tenga éxito la introducción e implementación por parte de la empresa de un programa de gestión del riesgo en la carretera relacionado con el trabajo. Esto también beneficiará a los empleados más jóvenes. Los conductores jóvenes y noveles se encuentran en medio de un proceso de socialización en el que dejan de estar bajo la influencia de sus padres para después independizarse. En ese momento, sus compañeros suponen una gran influencia y puede que no sean un buen modelo a seguir para una conducción segura⁸⁴.

Junto a los padres, las empresas y otros modelos de adultos juegan un papel importante en la reducción de los riesgos a los que se exponen los jóvenes conductores⁸⁵. El nivel de implicación de la alta dirección dependerá del tamaño de la organización. El director general debe estar convencido de su valor añadido y debería implicarse en el proceso. Esto permite hacer ver que este aspecto se tiene muy en cuenta y puede ayudar a suavizar las posibles resistencias⁸⁶. “Predicar con el ejemplo⁸⁷” y “Liderar desde arriba⁸⁸” son lemas que muchas empresas han introducido con éxito en sus programas WRRRM. En todos los modelos de gestión para este tipo de programas se destaca que dichos programas son una actividad crucial de la empresa y que no se pueden aislar de la actividad de la misma⁸⁹. Los directores de línea y supervisores son igualmente importantes para un programa WRRRM, ya que la mayor parte del tiempo son los responsables directos de la iniciativa. La formación de la dirección debería incluir este tipo de programas, de modo que los futuros directivos sean conscientes de las responsabilidades que tienen hacia sus empleados.



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS:

- Reconocer la importancia de los modelos de adultos positivos al promocionar programas WRRRM.
- Demostrar el liderazgo asumiendo la responsabilidad de los programas WRRRM a nivel directivo.
- Asignar roles claros para implementar el programa WRRRM en la empresa.

6.1 Cultura de seguridad

Además de un liderazgo comprometido, también debería difundirse a lo largo y ancho de la empresa con una cultura de seguridad. Los empleados nuevos deben conocer esta cultura desde su incorporación, incluso durante las entrevistas previas. Entre las “características” de la cultura de seguridad se incluyen políticas y procedimientos de seguridad emitidos por la alta dirección, el compromiso de implementar una política de seguridad por parte de la dirección de línea y, finalmente, que los trabajadores estén dispuestos a cumplir con las reglas de seguridad⁹⁰. La cultura de seguridad también se puede definir como las actitudes, valores, creencias y comportamientos compartidos en torno a la seguridad. La adopción de esta cultura también implica un enfoque proactivo hacia la seguridad. Este enfoque se basa en datos e incluye procedimientos

⁸⁴ SafetyNet (2009) Novice Drivers.

⁸⁵ OECD (2006) Young Drivers the Road To Safety.

⁸⁶ 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.

⁸⁷ ETSC (2011) PRAISE Factsheet, Interview with Kevin Warburton, TNT Express.

⁸⁸ ETSC (2011) PRAISE Factsheet, Interview with Claire O'Brien, KTL.

⁸⁹ Murray, W. (2011) The Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors”.

⁹⁰ European Road Safety Observatory (2006) Work-related road safety.

para recopilar y analizar los datos que, a su vez, se usarán como base para gestionar los riesgos. El uso de análisis de datos y de una línea base, su evaluación y posterior revisión se abordan con mayor detalle más adelante⁹¹.

6.2 Gestión de personal y comunicaciones internas

La gestión de personal puede incluir cualquier proceso o actividad diseñados para garantizar que las políticas y prácticas de seguridad vial relacionadas con el trabajo se cumplan de forma continuada.

Las empresas deben desarrollar procedimientos que les permitan gestionar el riesgo de forma eficaz al que se someten los empleados tanto a nivel empresarial como a nivel individual. Estos también deberían incluir la adaptación de sus políticas y procedimientos a las necesidades concretas de los jóvenes conductores, tal como se define en los apartados anteriores del presente informe. Los empleados, por su parte, también tienen la responsabilidad de comportarse de forma que minimicen el riesgo al que se exponen ellos mismos y los demás. Deben estar informados e implicados en todas las etapas del desarrollo y de la implementación de los programas de gestión de la seguridad vial que existen en su empresa.



Comunicación sobre la seguridad vial

Es muy importante reflexionar sobre la forma de hacer llegar mensajes concretamente a los jóvenes conductores. El Informe OECD sobre jóvenes conductores define la "comunicación persuasiva" como los esfuerzos invertidos para convencer a los jóvenes conductores de que deben conducir con más seguridad a través de mensajes, incluyendo campañas publicitarias⁹². Las campañas de comunicación han resultado ser eficaces si se combinan con su aplicación. Este punto también se puede adaptar al contexto de la empresa. La comunicación persuasiva se puede lograr de muchas formas: aportando simplemente información basada en hechos o incluso enviando mensajes visuales emotivos y desafiantes⁹³. Un estudio sobre "comunicación persuasiva" también sugiere consultar y colaborar con jóvenes desde el inicio de la campaña. Este enfoque se podría integrar en las campañas de comunicación internas de la empresa.

6.3 Sanciones o incentivos dirigidos a los empleados

También es importante que se definan claramente las medidas de aplicación y medidas sancionadoras dentro de las empresas para garantizar que se cumplan las políticas de seguridad vial relacionadas con el trabajo y los requisitos legales relacionados con las mismas. Esto se debe aplicar no solo a todos los conductores, sino a la gestión de los conductores jóvenes. No obstante, es importante destacar que, independientemente del tipo de sanciones, estas únicamente se deberían plantear cuando se hayan eliminado todas las causas posibles organizativas y directivas que pudieran haber provocado una conducta inadecuada.

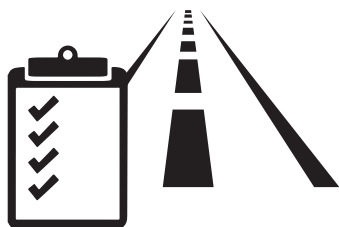
"De las teorías psicológicas sobre aprendizaje y motivación se puede extraer que recompensar un buen comportamiento es, como mínimo, una herramienta de modificación conductiva tan potente como el castigo por una mala conducta. En las teorías de seguridad vial, la recompensa no ha recibido tanta atención. No obstante, los estudios indican que efectivamente puede tener un efecto positivo en el

⁹¹ ETSC (2011) Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers.

⁹² OECD (2006) Young Drivers the Road To Safety.

⁹³ Lockhart in OECD (2006) Young Drivers the Road To Safety.

comportamiento al volante^{94,95} Las empresas pueden incentivar a los empleados con respecto a su comportamiento. Estos incentivos pueden darse en forma de cupones o bonificaciones. No obstante, se debe destacar que estos programas son difíciles de implementar en la práctica y que no hay demasiados datos que demuestren su rentabilidad.⁹⁶



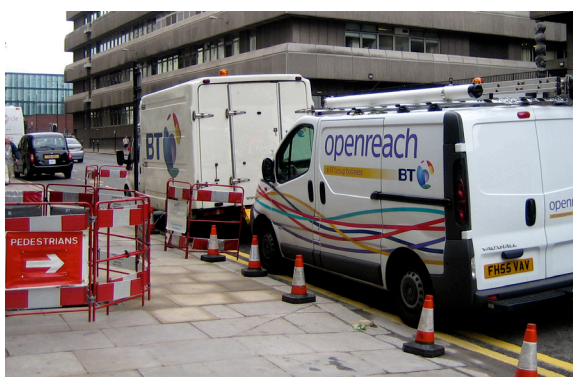
Las empresas deberían tener en cuenta la conducción laboral como parte del proceso de contrataciones.

6.4 Contrataciones e idoneidad

En los casos en los que es necesaria la conducción laboral, las empresas deberían tenerlo en cuenta como parte del proceso de contrataciones. Puede que la empresa exija una cantidad mínima de horas de conducción y/o una experiencia concreta con el manejo de determinados tipos de vehículos como parte de los requisitos del puesto de trabajo. Esto es especialmente relevante en el caso de los conductores jóvenes. Durante el proceso de selección, también es importante preguntar si se gestionan (o no) las infracciones al volante, comprobar que los empleados estén capacitados física y mentalmente para llevar a cabo el trabajo, y asegurarse de que entienden los requisitos legales relacionados con la conducción laboral.

“La conducción exige una concentración y el riesgo de padecer un accidente es alto cuando los individuos no están en condiciones mentales o físicas de ejercer dicha actividad. Esto se aprecia especialmente al analizar la conducción relacionada con el trabajo, dado que se dan determinadas condiciones (estrés o cansancio relacionados con el trabajo) como resultado de haber conducido durante largas jornadas⁹⁷”

En cuanto a esto último, “debe aplicarse una norma de ‘idoneidad mínima para conducir’, así como otros procedimientos para garantizar que dicha norma se cumple⁹⁸” En lo que respecta a los puestos de trabajo en los que se exige conducir durante varias horas, también puede ser aconsejable comprobar las habilidades y las competencias de los posibles empleados como parte del proceso de contratación. Esto último también se puede ampliar a sus habilidades para conducir otro tipo de vehículos, como por ejemplo una furgoneta. Como con cualquier contratación nueva, es importante comprobar las referencias de las empresas anteriores en las que han estado contratados. Siempre que se considere oportuno, se debería preguntar por su historial de conducción previa.



Ejemplo - British Telecom – Formación para fomentar un acceso gradual al uso de furgonetas por parte de nuevos empleados.

British Telecom tiene una de las flotas a motor más grandes del Reino Unido, con cerca de 35.000 vehículos, de los cuales aproximadamente dos tercios son furgonetas que conducen ingenieros. BT sigue lo establecido en la Guía Ejecutiva de Salud y Seguridad del Reino Unido para gestionar los riesgos en la carretera, y utiliza una estrategia de 14 puntos basada en la Matriz de Haddon que abarca aspectos como la cultura de la gestión, los trayectos, el entorno vial y del lugar, los usuarios, los vehículos y la sociedad/comunidad. BT realiza cursos de iniciación a la conducción centrados principalmente en conductores jóvenes, aprendices y nuevos empleados. Uno de los elementos de la política de BT es la formación para familiarizarse con furgonetas, que se adapta a los programas de aprendizaje e iniciación en los que participan todos los ingenieros recién contratados.

⁹⁴ Hagenzieker (1999) in OECD (2006) Speed Management.

⁹⁵ See also 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.

⁹⁶ ETSC (2011) Driving for work: Managing Speed.

⁹⁷ ETSC (2010) Fitness to drive.

⁹⁸ Shaw, K., Global Road Safety Partnership (2009) Draft Fleet Safety Manual.

Estrategias para la selección de conductores

Para aquellas empresas con más tiempo y recursos, explorar la percepción de los riesgos a los que se enfrentan las personas y su actitud al volante permite identificar y contratar a conductores más seguros. “Los estudios han destacado el ámbito potencial para contratar a conductores más seguros en función de sus perfiles de personalidad, de su percepción del riesgo, de su experiencia, de su edad y de un control médico. No obstante, parece que hay pocas evaluaciones sobre dichas estrategias de selección de conductores”⁹⁹ “Se han propuesto varias estrategias de selección para mejorar la seguridad de la flota. El enfoque central era intentar identificar a los conductores potencialmente peligrosos en base a su historial de conducción previa. No obstante, se ha podido observar que pese a que estas pueden identificar a un número reducido de conductores altamente peligrosos (p. ej., a conductores inhabilitados o a alcohólicos recurrentes), puede que no pueda predecir la implicación en un accidente futuro para la mayoría de conductores”¹⁰⁰. A pesar de ello, se pueden incluir algunas preguntas sencillas relacionadas con la percepción¹⁰¹.

Cuando se contrata a un nuevo empleado, es vital que su proceso de iniciación incluya aspectos relacionados con la salud y la seguridad (incluida la seguridad vial relacionada con el trabajo), con las expectativas que tienen la empresa y con la cultura en general, así como los elementos relevantes que conciernen a su puesto de trabajo. Este proceso debe incluir lo siguiente:



- Requisitos legales conforme a la legislación referente a la salud y seguridad y a la seguridad vial;
- Una política empresarial de salud y seguridad y de seguridad vial que incluya las responsabilidades tanto de la empresa como de los empleados;
- El rol del análisis de riesgos y los procedimientos para supervisar y analizar los riesgos;
- Procedimientos para informar sobre incidentes;
- Implicaciones que tiene el no cumplir con las políticas;
- Otros requisitos concretos del puesto de trabajo (incluyendo las comprobaciones de la familiarización con el vehículo y formación más detallada sobre el uso de vehículos correctos);
- Revisiones médicas minuciosas (seguidas por una revisión anual).

Ejemplo - ASDA

En ASDA (un supermercado británico) tienen un programa de patrocinio. Dadas las dificultades para contratar a nuevos conductores, estos se contratan en la tienda y, seguidamente, reciben formación y patrocinio a través de un “mentor” que les ayuda durante los inicios. La formación en conducción defensiva es obligatoria y se realiza mediante un curso de una semana en que se incluye la información referente a



la política empresarial, la formación sobre el equipo y el manual para el conductor. Durante esta etapa, se establecen los objetivos y metas a nivel individual del conductor (por ejemplo, consumo eficaz de combustible y seguridad).

⁹⁹ European Road Safety Observatory (2006) Work-related road safety.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ ETSC (2012) Work Related Management Programmes. Gestión de conductores jóvenes en el trabajo | 31

7. Supervisión y análisis



Establecer objetivos es una parte crucial de los programas de gestión del riesgo en carretera relacionado con el trabajo. Este aspecto queda mejor explicado en el Informe PRAISE sobre programas de gestión de la seguridad vial relacionada con el trabajo. Los objetivos pueden actuar como herramienta para motivar y supervisar las acciones para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico. Como tales, estos objetivos deben distinguirse claramente de cualquier visión sobre la seguridad vial o sobre cualquier filosofía que se puedan adoptar, y deben estar claramente relacionados con una estrategia, plan o acción. La supervisión permite identificar cambios a medida que pasa el tiempo y es una parte crucial del proceso de gestión continuada de riesgos, que implica medir indicadores de rendimiento clave.

Decidir lo que se requiere en términos de supervisión debería estar directamente relacionado con el proceso de análisis de riesgos, con sus resultados y con las medidas identificadas para gestionar los riesgos. A las empresas, especialmente las pymes, se les debería animar para que establecieran el modelo de objetivos SMART (eS específicos, Medibles, Alcanzables, Realistas y acotados en el Tiempo).



RECOMENDACIONES A LAS EMPRESAS TO EMPLOYERS:

- Identificar los indicadores cuantitativos y/o cualitativos en función del resultado del análisis de riesgos, que abarque conductores, trayectos, vehículos, incidentes y entorno operativo.
- Establecer procedimientos claros y líneas de responsabilidad para llevar a cabo la supervisión o recopilación de datos en cada una de las áreas identificadas.
- Implementar la supervisión y evaluación en las operaciones diarias de la empresa.
- Establecer mecanismos claros y estandarizados sobre cómo informar e investigar incidentes y accidentes.
- Establecer procedimientos y facilitar auditorías y revisiones de la gestión.

8. Formación inicial de los conductores



Este apartado aporta una visión general de la formación a los conductores y cuán importante es para mejorar la seguridad de los jóvenes conductores en el trabajo. La primera parte del apartado abarca la formación inicial de los conductores; la segunda, la formación posterior, tanto las obligaciones legales como la formación adicional.

8.1 Los objetivos de la formación de conductores

El objetivo de la formación de conductores debería ser conseguir conductores seguros y no solamente técnicamente hábiles. La formación de conductores debería animar a los conductores jóvenes tanto a nivel personal como emocional, y hacer que sean más conscientes sobre sus propias limitaciones y sobre los peligros inherentes a la conducción. Esto supondría un cambio cualitativo en comparación con la situación actual, en la que la mayoría de formaciones para conductores se centra en el control del vehículo y en cómo aplicar las normas de tráfico.

Esto implicaría infundir a los noveles un nivel de habilidades cognitivas adecuado y objetivos orientados a la seguridad. El objetivo principal de la formación no debería ser ayudar a los noveles a superar sus exámenes de conducir. Basándonos en lo que conocemos, los exámenes de conducción son incapaces actualmente de discriminar con eficacia entre los conductores que conducirán con seguridad y los que no una vez conduzcan por su cuenta, aunque siguen siendo un filtro esencial para garantizar que los conductores noveles hayan adquirido las habilidades esenciales y básicas. Aquí las empresas pueden jugar un papel importante y ofrecer una aportación a la formación inicial que han realizado los conductores noveles. Este aspecto se tratará con mayor detalle en el siguiente subapartado.

8.2 El marco europeo de permisos de conducción

El objetivo general de los sistemas para la obtención del permiso de conducción es excluir a aquellos individuos con habilidades y competencias insuficientes para la conducción. Los sistemas para obtener los diferentes permisos se basan en la legislación y las normativas referentes a los requisitos para lograr el carné de conducir (p. ej., la edad, las aptitudes de conducción y las cualificaciones obtenidas), la calidad de los permisos (p. ej., categorías y restricciones), los procedimientos administrativos para

Es crucial disponer de buenos profesores de autoescuela que tengan los conocimientos y habilidades necesarios para lograr que un sistema de formación funcione correctamente.

obtenerlos (p. ej., el proceso de obtención, la retirada, la recuperación) y la idoneidad para la conducción¹⁰².

Es crucial disponer de buenos profesores de autoescuela que tengan los conocimientos y habilidades necesarios para lograr que un sistema de formación funcione correctamente. El proyecto europeo MERIT ha realizado un inventario de las normas en los países europeos y ha establecido directrices para realizar mejoras¹⁰³.

En muchos países, el examen de conducir consiste en una parte teórica y una práctica. Los exámenes se usan para decidir si el aprendiz ha adquirido los objetivos formativos definidos, de modo que estos deben ser de alta calidad. Algunos países exigen además un examen de percepción de riesgos individual. El proyecto europeo TEST demostró que el procedimiento de exámenes difería de forma importante entre países miembros y que no se evaluaban todos los elementos exigidos por la directiva europea para la obtención de permisos de conducción¹⁰⁴. Debe reconocerse que una formación de alta calidad es importante, de la misma forma que lo es proporcionar a los aprendices las competencias básicas que necesitan para formar parte de la población conductora. No obstante, la formación no debería entenderse como la “panacea” para mejorar la seguridad del conductor joven en el período de alto riesgo posterior a la obtención del permiso¹⁰⁵.

8.3 Módulo adicional sobre la conducción laboral

El ETSC recomienda que se ofrezca un módulo específico dentro del marco de la formación inicial para conductores que abarque la “conducción laboral”. Este módulo podría abarcar los diferentes contextos de la conducción laboral, incluyendo los riesgos, las situaciones y el estrés que puedan generar estos últimos. Entre los temas sugeridos en una encuesta británica realizada a empresas sobre qué aspectos deberían incluirse en un permiso de conducción posterior al examen se incluían los siguientes:

- conducción en autopista;
- mejores habilidades para percibir peligros;
- conducción en condiciones climatológicas adversas;
- conducción nocturna;
- desarrollo de aptitudes del conductor para conducir con mayor seguridad;
- Planificación de trayectos¹⁰⁶.

Otro de los aspectos que podrían incluirse es hacer que el conductor novel tome conciencia de las diferentes habilidades necesarias para conducir un vehículo distinto al turismo, como una furgoneta, especialmente en el ámbito laboral. Asimismo, otros temas podrían ser: cómo gestionar la rabia o el estrés, conducir en condiciones de estrés, la conducción y la planificación de trayectos, así como identificar cuándo un trayecto puede ser demasiado peligroso y considerar otro medio de transporte. Lo ideal sería que la formación inicial para conductores se pudiera adaptar para incluir algunos de los elementos anteriores.

¹⁰² OECD (2006) Young Drivers the Road To Safety.

¹⁰³ Craen, S. de Vissers, J.A.M.M. Houtenbos, M. and Twisk, D.A.M. (2005) Young drivers experience: the results of a second phase training on higher order skills : evaluation study in the framework of the European project NovEV. Leidschendam, SWOV Institute for Road Safety Research, R-2005-8 in SafetyNet (2009) Novice Drivers

¹⁰⁴ TEST (2005) Towards European Standards for Testing; final report.

¹⁰⁵ McKenna (2010) Education in Road Safety: Are we getting it right? In RAC Foundation: London in PACTS (2013) Getting Young Drivers Back on the Road to Safety.

¹⁰⁶ RoSPA (2009) Young Drivers at Work.

Este módulo podría ofrecerse durante la formación inicial como una opción adicional que los jóvenes aprendices podrían elegir. Otro incentivo para ellos podría ser que las empresas prioricen en sus respectivos procesos de selección de personal a aquellos que hayan realizado este módulo de formación. O bien, las empresas incluso podrían asumir el coste de esta formación y ayudar a adaptar el contenido en función de un análisis de riesgos en la fase de formación posterior (consultar el siguiente subapartado).



8.4 Habilidades para percibir peligros

Existen diversos estudios que relacionan las habilidades de percepción de peligros con un riesgo reducido de accidentes, planteando la posibilidad de que la mejora de esta percepción de peligros mediante una formación pueda conllevar a una reducción de los accidentes. La percepción de peligros se define como la habilidad de predecir situaciones peligrosas en la carretera y se puede afirmar que es la única habilidad concreta de la conducción que tiene una relación directa con el riesgo de accidentes. Dichos programas de formación mejoran el comportamiento al volante y reducen el índice de accidentes de conductores jóvenes, ya que el comportamiento está relacionado con la experiencia en la conducción: los conductores con mayor experiencia normalmente tienen mejores habilidades de percepción de peligros¹⁰⁷.

El objetivo de las pruebas de percepción de peligros es poder realizar un análisis de las habilidades de anticipación y reconocimiento del conductor, de modo que únicamente se permita realizar el examen de conducción práctica a aquellos candidatos que hayan demostrado un cierto nivel relacionado con estas habilidades. Los conductores con mejores habilidades de percepción de peligros deberían poder evitar con mayor facilidad las colisiones¹⁰⁸.

8.5 Sistema de permiso de conducción gradual (PCG) o “multifase”

Los sistemas de permiso de conducción gradual (PCG) están diseñados fundamentalmente para evitar que la inexperiencia genere riesgos de accidente en conductores jóvenes, y a la vez se centran en la conducta de riesgo, que puede ser producto de factores asociados a la edad¹⁰⁹. Los sistemas de PCG se suelen dividir en tres etapas: principiante, provisional y permiso definitivo. A medida que se avanza de etapa, se van reduciendo el apoyo y las restricciones. Conforme se adquiere experiencia, se incorporan gradualmente nuevos privilegios en la conducción. Los sistemas de PCG se están utilizando y poniendo en práctica con mucho éxito en cada vez más países de la UE y otras partes del mundo (América del Norte, Australia y Nueva Zelanda). La mayoría de evaluaciones del impacto de los sistemas de PCG han demostrado que estos sistemas reducen considerablemente los accidentes y muertes en carretera¹¹⁰.

Las evaluaciones a gran escala subrayan las características siguientes para alcanzar un “buen” programa de PCG¹¹¹:

- Un período obligatorio de aprendizaje con conducción supervisada por un acompañante durante al menos seis meses o un mínimo de 5000 km.
- Una fase con una licencia provisional en periodo de prueba, que incluye:
 - Restricción en la conducción nocturna, que empieza antes de medianoche, o restricción en pasajeros menores de 21 años.

¹⁰⁷ Wetton, M. A., Hill, A., & Horswill, M. S. (2013). Are what happens next exercises and self-generated commentaries useful additions to hazard perception training for novice drivers? *Accident Analysis & Prevention*, 54(0), 57-66.

¹⁰⁸ Wells, P., Tong, S., Sexton, B. F., Grayson, G. B., & Jones, E. (2008). Cohort II: A study of learner and new drivers. (Vol. 1 - main report). London: Department for Transport.

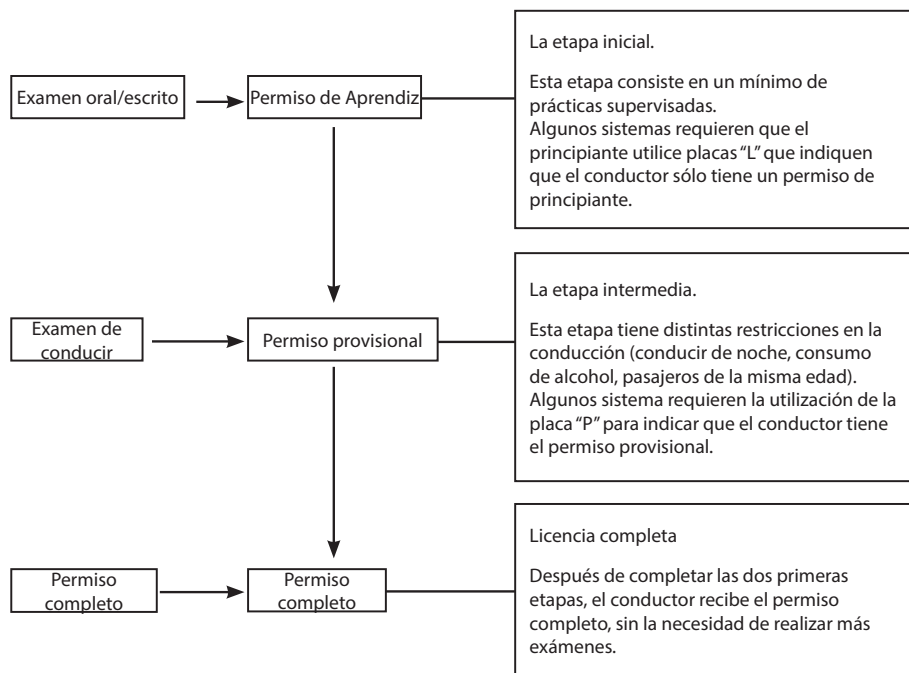
¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Senserrick, T. M., & Williams, A. F. (2015) Summary of literature of the effective components of graduated driver licensing systems. Sydney: Ausroads Ltd.

¹¹¹ i.e. EU projects GADGET & DAN, Sagberg (2002b).

- Sanciones más estrictas, acompañadas de cursos de rehabilitación para educar a los infractores.
- Un límite de concentración de alcohol en sangre (CAS) de cero tanto para conductores noveles como principiantes.
- Un curso en una segunda fase durante la etapa en fase de prueba o al final de la misma, centrado en la percepción de riesgos y la concienciación, y no en mejorar las habilidades de conducción.
- También es fundamental que se aplique la normativa de forma estricta y que existan grados adecuados de sanciones.

Distintas fases de un sistema de Permiso de Conducción gradual (PCG)¹¹²



Los riesgos en la conducción una vez obtenido el permiso se reducirían considerablemente si todos los conductores en fase de principiante acumularan niveles mucho mayores de experiencia de conducción antes de obtener el permiso.

La conducción supervisada por un acompañante es aquella en la que un aspirante a conductor puede hacer prácticas bajo la supervisión de un conductor experimentado, a menudo los padres, sin la presencia de un profesor de autoescuela cualificado, con el objetivo de aumentar la experiencia de conducción antes de conducir solo. Los conductores jóvenes suelen tener bastante menos de 24-40 horas de experiencia conduciendo cuando obtienen el permiso para conducir solos. Los riesgos en la conducción una vez obtenido el permiso se reducirían considerablemente si todos los conductores en fase de principiante acumularan niveles mucho mayores de experiencia de conducción antes de obtener el permiso. Para ello, se puede dedicar un mínimo de horas o kilómetros de prácticas con supervisión, así como períodos mínimos durante los cuales habría que realizar estas prácticas. Un nivel inferior de prácticas con supervisión es contraproducente, ya que puede elevar el riesgo de accidente al percibirse una mejora aparente de la habilidad de conducción sin que tenga lugar un aumento proporcional de la habilidad de conducción real.

8.6 PCG para empleados jóvenes - exenciones

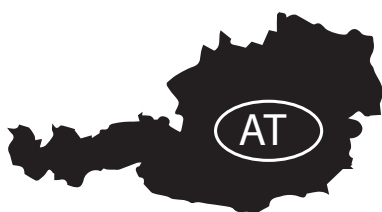
Hay varias preocupaciones sobre la forma con que el PCG afecta a las oportunidades de educación y empleo¹¹³. No obstante, cabe tener en cuenta que el PCG tiene como objetivo restringir la conducción recreativa, no la conducción para una finalidad

¹¹² OECD (2006) Young Drivers the Road To Safety.

¹¹³ PACTS (2013) Getting Young Drivers Back on the Road to Safety.

específica. Los países que han puesto en práctica elementos del PCG normalmente han introducido exenciones a las restricciones para los trayectos entre casa y el trabajo o la escuela¹¹⁴. Algunas posturas sostienen que de este modo el PCG no es viable ni aplicable. Pero la mayoría de sistemas donde existen pruebas de eficacia utilizan este tipo de exenciones.

Ejemplo – Austria – Formación de conducción multifase



Austria introdujo un sistema de formación de conducción multifase en 2003 aplicado a los conductores de coches. Los conductores participan en una práctica de conducción comentada 2-4 meses después de obtener el permiso. Reciben una formación de seguridad en un circuito y participan en un debate psicológico en grupo a lo largo del día, 3-9 meses después de obtener el permiso. Los conductores de coches también participan en una formación sobre conducción ecológica 6-12 meses después de obtener el permiso. Los conductores noveles austriacos también tienen un límite de CAS de 0,1 g/L durante los primeros dos años de carné. Si cometen alguna de las infracciones tipificadas en una lista (exceso de velocidad, conducción bajo efectos del alcohol o saltarse un semáforo en rojo), deben participar en un curso obligatorio de 15 x 50 minutos con la extensión del período de prueba durante un año.

Ejemplo – Alemania - Conducción con supervisión



Alemania introdujo el programa de conducción con supervisión o "Permiso de conducción a los 17 años", que es el término oficial para obtener un permiso de conducción provisional a los 17 años. Se implantó en 2004 y un 20 % de jóvenes lo utilizan¹¹⁵. Los conductores jóvenes pueden inscribirse a una autoescuela y empezar a recibir clases a los 16 años y medio. Tras aprobar el examen, los candidatos reciben un certificado y entran en un período de dos años en fase de prueba. Hasta que cumplan los 18 años, los titulares del permiso pueden conducir un vehículo únicamente en territorio alemán y siempre que estén acompañados por un conductor adulto competente que se haya designado. A los 18 años, los conductores noveles pueden solicitar el permiso de conducción normal. Los conductores acompañantes deben tener al menos 30 años y una antigüedad de cinco años del permiso de conducción. Además, no pueden tener más de tres puntos de penalización en el Registro central de infracciones de tráfico, y deben respetar el límite de alcohol en sangre cuando acompañen al conductor novel.

Un estudio alemán sobre el "Permiso de conducción a los 17 años" analizó su efecto en accidentes notificados por los propios conductores y accidentes registrados¹¹⁶. Varios análisis de los efectos parecen indicar un resultado positivo: las estimaciones de los efectos en la reducción de infracciones, provocada por la medida, varían de un -15 % a un -26 %; las estimaciones de efectos del descenso en el número de accidentes varía de un -17 % a un -36 %¹¹⁷.

¹¹⁴ Williams (1999) Graduated licensing comes to the United States. Journal of the International Society for Child and Adolescent 5(2):133-135 in PACTS (2013) Getting Young Drivers Back on the Road to Safety.

¹¹⁵ CIECA (2006) in Twisk & Stacey 2007 in SWOV (2012) Fact Sheet Accompanied Driving.

¹¹⁶ Schade and Heinzmann, 2011 in SWOV (2012) Fact Sheet Accompanied Driving.

¹¹⁷ Goldenbeld et al., 2011 in SWOV (2012) Fact Sheet Accompanied Driving.



RECOMENDACIONES A LAS INSTITUCIONES DE LA UE:

- Alentar a los Estados Miembros a que introduzcan sistemas de permiso de conducción gradual para hacer frente a los elevados riesgos que sufren los conductores noveles, permitiéndoles adquirir una experiencia de conducción inicial en condiciones de bajo riesgo en el período desde que obtienen el permiso provisional hasta que obtienen el permiso definitivo.
- Alentar a los Estados Miembros a que introduzcan un sistema de puntos con deméritos especiales que aplique penalizaciones a los conductores noveles (por ejemplo, la pérdida del carnet) o medidas de rehabilitación (por ejemplo, formaciones obligatorias de concienciación de riesgos en el tráfico) si pierden una determinada cantidad de puntos.



RECOMENDACIONES A LOS ESTADOS MIEMBROS:

- Mejorar los sistemas de formación y licencia. El objetivo fundamental de la formación previa a la obtención del permiso y el proceso de obtención del permiso debería ser crear conductores que estén seguros (no sólo que sean técnicamente competentes) en el momento en que estén autorizados a conducir sin supervisión.
- Garantizar elevados grados de experiencia, mediante conducción con supervisión, antes de obtener el permiso para conducir solo.
- Reducir la exposición a riesgos inmediatamente después de obtener el permiso para conducir solo. Debería someterse a los conductores noveles a períodos en fase de prueba con puntos de demérito más estrictos de forma que los conductores noveles estén sujetos a penalizaciones (por ejemplo, pérdida del carnet) o medidas de rehabilitación (por ejemplo, formaciones obligatorias de concienciación de riesgos en el tráfico) si pierden una determinada cantidad de puntos.
- Introducir sistemas de permiso de conducción gradual para hacer frente a los elevados riesgos que sufren los nuevos conductores y valorar la inclusión de una opción de vía rápida para jóvenes desempleados, que les permita acceder al trabajo.
- Ofrecer incentivos y desincentivos adecuados, por ejemplo, apoyar otras medidas correctivas con sistemas de puntos de demérito más estrictos para conductores noveles jóvenes que generen un desincentivo concreto al comportamiento de conducción inapropiado y a la infracción de las leyes de tránsito y la normativa de obtención del permiso; colaborando con el sector de los seguros, realizar más estudios sobre los posibles beneficios de incentivos económicos mediante el seguro del automóvil.
- Ofrecer un módulo adicional específico en la formación de conductores que se centre en las habilidades necesarias para conducir en el ámbito laboral, y evaluar si es necesario integrar algunos de los elementos prioritarios enumerados en la formación de conducción inicial.

Existe un intenso debate sobre el valor de la formación del conductor en el vehículo como medida correctiva para mejorar la seguridad vial (y especialmente la seguridad vial relacionada con el trabajo). La principal crítica consiste en que muchos cursos de formación de conductores se centran en la habilidad del conductor para controlar un vehículo en caso de emergencia. Sin embargo, la formación del conductor basada en las habilidades sobre el vehículo constituye únicamente un tipo de formación, y los estudios sugieren que en la conducción intervienen muchos otros factores al margen de la habilidad. La salud, el bienestar, el estilo de vida, la actitud, el conocimiento, la percepción del peligro, la atención a los detalles, la coordinación óculo-manual, la concentración, la anticipación y la observación también son importantes¹¹⁸.

Estos factores que afectan a la seguridad también deberían formar parte de la cultura de la empresa para promocionar la seguridad vial relacionada con el trabajo. Como se ha mencionado anteriormente, debe prestarse especial atención a la identificación de programas que no se limiten a cursos de control del vehículo, sino que sean parte de un paquete global que también forme a los conductores para que sean conscientes de los riesgos y sepan cómo evitar situaciones arriesgadas.

Tal como se ha explicado con más detalle en el informe PRAISE sobre la evaluación de riesgos a la formación del conductor¹¹⁹, no existen evidencias científicas en la literatura en forma de estudios científicos controlados que sustenten que la formación convencional de conductores es eficaz para disminuir los accidentes¹²⁰, pese a la firme convicción de los participantes en la eficacia de dichos cursos de formación¹²¹.

Cabe señalar que dichos estudios no deben interpretarse como una crítica hacia la formación en general, sino más bien sugerir que los programas de formación basados únicamente en la habilidad del conductor no son suficientes, y que la formación siempre debería estar integrada en una estrategia de seguridad más amplia de la empresa. La formación y los exámenes oficiales de conductores profesionales tienen como finalidad evitar que los conductores claramente inadecuados se conviertan en conductores profesionales y conseguir que la tasa de accidentes entre este colectivo sea menor de la que existiría sin una formación y exámenes oficiales. Asimismo, es también deseable conseguir que la tasa de accidentes entre conductores profesionales sea menor que para otros grupos de usuarios de la carretera¹²². La formación posterior del conductor también es muy relevante en el caso de conductores jóvenes que acaban de empezar en un nuevo empleo en el que tienen que conducir.

Ejemplo - Conductores jóvenes en el trabajo - Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)

En 2008-2010, la RoSPA realizó en el Reino Unido un “Estudio sobre los conductores jóvenes en el trabajo” entre las empresas que contaban con personal joven (17-24 años) que debía conducir un vehículo como parte de su trabajo. El estudio constaba de entrevistas individuales con empresarios y directores de conductores jóvenes en el trabajo, una encuesta a una amplia variedad de empresarios y un gran número de grupos focales con conductores jóvenes que conducían como parte de su trabajo. El estudio investigaba si los empresarios y conductores jóvenes percibían la formación y los exámenes de conducir para conductores principiantes con el conocimiento, la habilidad y las actitudes necesarias a la hora de conducir un vehículo en el trabajo (en contraposición a la conducción para sus propios fines particulares). También tenía

¹¹⁸ Murray, W., et al. (2009a). Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft).

¹¹⁹ ETSC (2010) Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Training.

¹²⁰ Downs, C.G., et al. (1999) The Safety of Fleet Car Drivers: a Review. Transport Research Laboratory.

¹²¹ Haworth, N., Tingvall, C. and Kowadlo, N. (2000) Review of Best Practice Road Safety Initiatives in the Corporate and/or Business Environment, Report N. 166, Monash University.

¹²² Elvik, R. and Vaa, T. (2004) Road Safety Handbook, Elsevier, Amsterdam.

como objetivo evaluar si valoraban o usaban otras cualificaciones de “conducción para el trabajo” y, en caso afirmativo, cuáles deberían ser.

Conclusiones principales:

- Un 60% de los empresarios encuestados consideraron que el sistema actual de formación y exámenes de conductores “no era muy adecuado” o “no era adecuado en absoluto” para preparar a los conductores jóvenes para conducir un vehículo en el trabajo.
- Los empresarios no percibían que el permiso de conducción fuera una prueba que demostrara la competencia para conducir en el trabajo. En muchos casos realizaban su propia evaluación antes de que los empleados condujeran un vehículo en el ámbito laboral.
- Tres cuartas partes de los empresarios encuestados respondieron que sus empleados jóvenes conducían en situaciones que no estaban cubiertas por el examen actual, por ejemplo, en conducción nocturna o en caso de helada.
- Más de dos terceras partes de empleados jóvenes conducían vehículos, en el trabajo, más grandes que un coche, y para los que no habían recibido formación.
- Desarrollar comportamientos más seguros al conducir, conducir en distintas condiciones, mejorar la percepción del peligro y la conducción en autopista eran las principales cuestiones que los empresarios consideraban que debían incluirse en una cualificación posterior a la obtención del permiso de conducción. Los empresarios usaban periodos de prueba y aplicaban restricciones a los conductores jóvenes durante el periodo inicial a fin de estructurar su conducción para la experiencia en el trabajo.

9. Formación y cualificaciones posteriores del conductor

Conducir un vehículo de reparto de mercancía exige unas habilidades (navegación, planificación de ruta, paradas periódicas, presión para cumplir los plazos de entrega) que no se incluyen en la formación de nuevos conductores.

La frecuencia de los accidentes que involucran furgonetas y camionetas es mayor en los conductores jóvenes (21-25 años)

9.1 Formación para conducir otro tipo de vehículo y en otros contextos

Según una encuesta a empresarios de Reino Unido, los conductores jóvenes en el trabajo realizan muchos tipos de viajes, en una amplia gama de vehículos distintos; pero muy pocos conducen su propio coche con fines laborales¹²³. Esto significa que los conductores jóvenes en el trabajo, a menudo deben conducir vehículos para los que no han recibido formación ni se han examinado cuando estaban aprendiendo, y conducir estos vehículos en situaciones que su formación y los exámenes no ha incluido (por ejemplo, conducir un vehículo comercial ligero para el transporte de mercancías). Muy pocos conductores jóvenes, por no decir ninguno, habrán aprendido a conducir o se habrán examinado usando una furgoneta. Y conducir un vehículo de reparto de mercancía exige unas habilidades (navegación, planificación de ruta, paradas periódicas, presión de cumplir plazos de entrega) que no se incluyen en la formación de nuevos conductores. La encuesta también reveló que más de dos terceras partes de empleados jóvenes conducían vehículos, en el trabajo, más grandes que un coche, y para los que no habían recibido formación¹²⁴. Más de la mitad (53%) de jóvenes eran específicamente responsables de conducir una furgoneta de mercancías¹²⁵.

El mismo informe cita un análisis de atestados policiales que consta de más de 2.000 accidentes viales relacionados con el ámbito laboral¹²⁶. Según dicho informe, el número de accidentes en los que había furgonetas y camionetas involucradas alcanzaba su punto máximo cuando los conductores tenían entre 21 y 25 años. Ninguna otra clase de vehículo alcanzaba su punto máximo en la frecuencia de accidentes para este grupo de edad¹²⁷. Algunas empresas imparten formación específica a sus conductores jóvenes y noveles para facilitar la transición de la conducción de coches a furgonetas y otro tipo de vehículos como parte de su formación.

9.2 Iniciativas de ámbito nacional

Actualmente solo hay unos pocos Estados miembros que regulen la formación de conductores tras obtener el permiso de otras clases de vehículos (coche/furgoneta/motocicleta) en lo que se refiere a contenido y profesores de los cursos. Las normativas no legislativas que regulan el sector pueden oscilar entre la ausencia de normas y normas muy elaboradas, y están impuestas internamente por la compañía que forma al conductor o por organismos de seguridad vial, como el Consejo de Seguridad Vial alemán (DVR)¹²⁸. Para una descripción de los países que ofrecen formación tras la obtención del permiso de conducción, puede consultarse el apartado de formación de conducción del informe PRAISE¹²⁹.

¹²³ RoSPA (2009) Young Drivers at Work.

¹²⁴ RoSPA (2009) Young Drivers at Work.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Clarke et al (2005:14) in RoSPA (2009) Young Drivers at Work.

¹²⁷ ETSC (2014) Managing the Road Risk of Van Fleets.

¹²⁸ Advanced (2002).

¹²⁹ ETSC (2010) Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Training.

Ejemplo – Alemania– “Work & Drive - Profiler”



Para cambiar las actitudes y comportamientos de riesgo y suscitar un estilo de conducción más responsable, el Consejo de seguridad vial alemán (DVR) desarrolló “Work & Drive - Profiler”, un programa de formación vigente desde 2008¹³⁰. El programa evalúa las fortalezas personales de alumnos jóvenes a través de una encuesta on line¹³¹. Los participantes intervienen en tres sesiones de formación, cada una de medio día de duración. El tamaño del grupo varía de cinco a ocho participantes. Cada participante aporta sus propias situaciones problemáticas a las sesiones, que se debaten en grupo. De forma colectiva, el grupo intenta desarrollar soluciones ejemplares. De este modo se desarrollan las fortalezas personales y se busca reducir el riesgo de accidente. Tras completar el programa de formación, cuatro de cada diez participantes se mostraron convencidos de que su estilo de conducción había mejorado a consecuencia del programa y dos de cada tres participantes declararon que habían intentado poner en práctica activamente en su conducción habitual lo que habían aprendido¹³².

Ejemplo - Título de formación vocacional especial en el Reino Unido



En el Reino Unido, el Ayuntamiento de Nottingham ha creado un título de formación vocacional especial que ofrece cursos de conducción tras obtener el permiso¹³³. Un Consejo educativo de negocios y tecnología (BTEC, por sus siglas en inglés) es un título de educación secundaria y estudios superiores en el Reino Unido. El curso especial, denominado “Conductor BTEC”, es un título reglado de 60 horas, que consta de 40 horas de formación de conducción teórica (en clase) y 20 horas de práctica (en un coche) con una entrevista en medio. El contenido y el formato del título Conductor BTEC han sido diseñados por expertos basándose en los últimos estudios y teorías educativas, como la Matriz de objetivos para la educación de conductores. Gran parte del contenido del curso se corresponde con una reducción de los riesgos de accidente y esto se ha visto reconocido con la aplicación de descuentos de un 15% en los seguros de los graduados. También se centra específicamente en empresas y estados para generar mayor confianza en la contratación de personal joven en puestos de conductor. Asimismo, puede ayudara que las personas jóvenes entiendan la evaluación de riesgos en el contexto de una flota. Uno de los temas que cubre con gente joven es el desarrollo de planificación de viajes. También menciona los beneficios de poder reducir potencialmente los costes de los seguros.

¹³⁰ <http://www.jungesfahren.de/profiler/inhalt.htm>

¹³¹ http://www.junges-fahren.de/html/profiler/profiler_kurz.pdf

¹³² http://www.junges-fahren.de/html/profiler/profiler_evaluationsbericht.pdf

¹³³ <http://www.btecdriver.org/>



RECOMENDACIONES A LA UE:

- Revisar el Certificado de capacitación profesional de la Directiva 98/76/CE con el objetivo de lograr una normativa común en todos los Estados Miembros.
- Dado que los aspectos relativos a la gestión, la administración y las políticas aún no están completamente creados en todos los Estados miembros en el sector educativo y formativo, la Comisión Europea debería crear una plataforma para intercambiar información y experiencias a fin de generar unas directrices de buenas prácticas¹³⁴.
- Actuar como catalizador para mejorar la infraestructura adecuada de "formación", incluida la cualificación de formadores y contenido de los cursos.
- Supervisar la implantación de la Directiva sobre salud y seguridad en el trabajo 89/391/CEE y garantizar que las empresas imparte formación correctamente y los empleados la solicitan.
- Apoyar la implantación de un programa de etiquetado de calidad para la formación tras la obtención del permiso de conducción, incluido un elemento especial adaptado a conductores jóvenes y noveles.



RECOMENDACIONES A EMPRESAS:

- Asegurarse de que todos los conductores profesionales de vehículos de categoría C y D han obtenido su CPC y participan en la formación inicial y periódica.
- Garantizar que la formación se afianza en la salud y la seguridad de la empresa en la cultura del trabajo.
- Cumplir con los requisitos de la Directiva sobre salud y seguridad 89/391/CEE garantizando que se ofrece la correcta instrucción, información y capacitación, junto a las necesidades de los empleados, lo que incluye el uso de distintos tipos de vehículos de transporte.
- Ofrecer apoyo a los conductores jóvenes, oportunidades para ampliar la formación y comentarios sobre su evolución durante el periodo provisional en el nuevo trabajo.

¹³⁴ ETSC (2003) Transport Safety Organisation in the Public and Private Sectors.

Fundación
MAPFRE

