

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

Abril de
2012

INFORME
9



ESTUDIO DE CASO de Deutsche Post AG

El proyecto PRAISE del ETSC, “Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados”, apunta a movilizar el conocimiento necesario para crear un liderazgo en seguridad vial relacionada con el entorno laboral. Esta Hoja Informativa complementa el Informe PRAISE “Programas de Gestión de Seguridad Vial Laboral” y ahonda específicamente en el enfoque de Deutsche Post AG para gestionar la seguridad vial en su empresa.

Introducción	2	Vehículos	5
Seguridad vial general	2	Lecciones	6
Código de seguridad vial	4	Perfil	7
Gestión de trayectos	5		

Introducción

1. ¿Cuáles son las funciones de la empresa y qué papel ocupa en la actualidad?

Deutsche Post es el proveedor exclusivo de servicios postales en Alemania y forma parte del grupo de logística más grande del mundo, Deutsche Post DHL.

Deutsche Post entrega correo y paquetes en Alemania y en todo el mundo. Es un proveedor experto de servicios de marketing de diálogo y distribución de prensa, así como soluciones de comunicaciones corporativas.

Gracias a su carta electrónica, E-Postbrief, los particulares, las empresas y los gobiernos pueden comunicarse entre sí de manera confidencial y fiable en el mundo electrónico.

Deutsche Post opera una red de recogida, transporte y entrega en Alemania. La división de correo generó unos beneficios de unos 14 mil millones de euros en 2011. Con alrededor de 180 mil empleados, Deutsche Post da empleo a la mayoría de los recursos humanos del grupo (unas 470 mil personas) y contribuye a que Deutsche Post DHL sea uno de los empleadores más grandes del mundo.

2. Aproximadamente, ¿cuántos conductores tienen en plantilla y qué tipos de vehículos conducen?

En Alemania damos empleo a unos 98 repartidores de correo y paquetería. A fecha de 31 de diciembre de 2010, nuestra flota incluía más de 70 mil vehículos, tráilers y cajas intercambiables. La mayoría de nuestra flota de más de 40 mil vehículos se utiliza para entregar cartas y paquetes. Además, contamos con 17300 bicicletas y 6000 bicicletas eléctricas. Por otra parte, repartimos a pie en alrededor de 3600 distritos.

3. ¿Cuál es tu rol en la empresa? ¿Cuáles son tus principales responsabilidades sobre seguridad?

Como jefe del Departamento de Seguridad Laboral/Asuntos Sociales de la sede de Deutsche Post DHL, soy el responsable de la orientación estratégica de seguridad laboral del grupo en todo el mundo. En Alemania, contamos con nuestra propia organización nacional de seguridad laboral y asuntos sociales, la cual se gestiona de forma operacional y funcional desde la sede. Nuestro equipo de especialistas da apoyo a nuestras unidades de negocios en todos los asuntos relativos a seguridad laboral, incluyendo la seguridad vial.

Seguridad vial general

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

En Deutsche Post, la seguridad laboral y la protección de la salud en el lugar de trabajo son de fundamental importancia. Para dar apoyo a las divisiones en todos los asuntos de seguridad laboral, contamos con un equipo interno compuesto de 170 expertos en seguridad laboral e ingenieros de seguridad. Bajo el liderazgo técnico del ingeniero ejecutivo en seguridad desde la sede de Deutsche Post en el departamento especializado en Seguridad Laboral / Asuntos Sociales, este grupo garantiza un apoyo integral y cualificado para la seguridad laboral en nuestras instalaciones operativas de toda Alemania.

El departamento de Seguridad Laboral / Asuntos Sociales que presido forma parte del departamento de junta de personal. Somos los principales responsables a nivel estratégico sobre seguridad laboral y asuntos sociales.

Mediante una cooperación estrecha entre las divisiones y los representantes del personal, participamos directamente en todos los procesos importantes y medidas adoptadas por la empresa. Además, estamos representados directamente por nuestros expertos especialistas de seguridad laboral en todos los comités de salud y seguridad laboral a lo largo de las diferentes sucursales. Creemos que esta red nacional es una ventaja significativa para la orientación de nuestro trabajo de prevención, ya que no solo nos ofrece un contacto estrecho con la dirección y los socios, sino también una colaboración natural con nuestros empleados en su lugar de trabajo.

Al trabajar estrechamente en nuestras unidades de negocios, implementamos y ponemos en marcha en los lugares de trabajo las actividades centralizadas y las campañas para mejorar la seguridad vial.

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

Durante los últimos cinco años, hemos conseguido estabilizar el número de colisiones de tráfico con empleados heridos, por lo que la tendencia muestra que estas cifras han sufrido un ligero declive.

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

Sí, definitivamente. Las inversiones adecuadas y localizadas en seguridad siempre son beneficiosas. No obstante, las actividades activas en seguridad vial lo que procuran es intentar que se produzcan las colisiones de tráfico. El trabajo en seguridad vial es meramente preventivo.

Queremos ofrecer a nuestros empleados mucho más que apoyo solo para los aspectos operativos. Nuestro enfoque holístico sobre seguridad laboral integral va mucho más allá. Nos gustaría que nuestros empleados y sus familias y conocidos tengan una vida segura. Como empresa de logística internacional, somos verdaderamente hombres y mujeres de negocios. Por ello, la salud y la seguridad de nuestros empleados es de vital importancia. Así también contribuimos a uno de los objetivos de nuestra Estrategia 2015: ser el Empleador Predilecto.

Creemos que es lógico y necesario sensibilizar a nuestros empleados sobre la seguridad de manera amplia y sostenible. Este tipo de conducta/enfoque preventivo naturalmente no genera resultados significativos de un día para otro, ya que no se puede programar a las personas para la seguridad con solo pulsar un botón. Es un proceso de medio a largo plazo que exige procedimientos estrictos así como un poder constante. A la vista de los altos estándares técnicos de la actualidad, nos centramos en el factor humano, ya que allí todavía reside un alto potencial de seguridad. Para nosotros, la seguridad vial es un tema que nos permite adoptar nuestra visión holística de la seguridad laboral de una manera mucho más eficiente.

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

Alemania ya cuenta con una normativa muy detallada sobre seguridad vial, que también se somete a controles oficiales. No está de más decir que es obligatorio cumplir estas normas.

Nuestro trabajo de prevención no se suele basar en normativas y prohibiciones. Lo que buscamos es convencer y motivar a las personas para que se comporten de una forma coherente y sean conscientes de la seguridad. Para nosotros, ejercer el sentido de la responsabilidad en el tráfico viario no solo significa un cumplimiento estricto de todos los requisitos legales, sino también conducir con cuidado y anticipándose, a la vez que adaptándose a las situaciones. Los que se comportan de esta manera en el tráfico viario conducen con mayor seguridad, de una forma más económica y ecológica. Obligamos a nuestros empleados a cumplir con las normas de tráfico a través de nuestro código de seguridad vial.

5. ¿Cuáles son los principales motivos o razones que guían los esfuerzos de vuestra empresa en lo relativo a la seguridad vial?

Pensar y actuar de manera responsable son los principales motivos de nuestro compromiso. Así, entendemos responsabilidad para con nuestros empleados, clientes e implicados, la sociedad y el medio ambiente.

La seguridad y la protección de la salud de nuestros empleados tienen la máxima prioridad. Es la única forma en la que nosotros, como empresa, podemos ofrecer los servicios que esperan nuestros clientes e inversores. Para nosotros, más seguridad también significa un manejo considerado de recursos, por ej., anticipándose y mediante conducción eficiente energéticamente.

Uno de nuestros objetivos estratégicos cubre el tema de “respeto y resultados”. Ambos deben procurarse en armonía con el otro.

6. ¿Tu empresa define claramente la responsabilidad de desarrollar e implementar un programa de seguridad vial? ¿Podrías ofrecer más detalles sobre quién es el responsable, incluyendo cómo participal los altos directivos (incluido el gerente)?

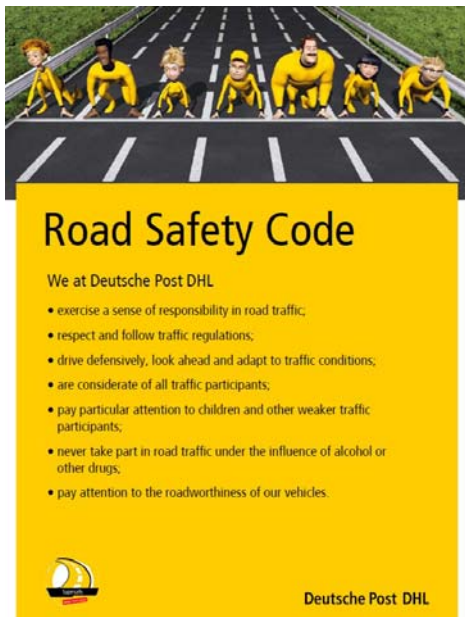
En Deutsche Post, el departamento de Seguridad Laboral es asignado al departamento de junta de personal. El jefe del departamento de junta de personal es miembro de la Junta Directiva del Grupo, que está presidida por nuestro gerente, el Dr. Frank Appel.

Nuestro equipo de Seguridad Laboral elabora programas y medidas que incorporamos en las sucursales de toda Alemania a través de nuestra propia organización regional, y los implementamos en estrecha colaboración y acuerdo con los directivos y consejos de trabajo.

Así suplementamos las actividades de la división de CORREO POSTAL responsable del transporte y entrega de cartas y paquetes en particular. El departamento de Seguridad Laboral da apoyo a la división de CORREO POSTAL como si fuese un asesor interno y, junto a esta división, desarrolla soluciones técnicas y de medios con el objetivo de combinar productividad y seguridad de la mejor manera.

Esta cooperación general nos permite lidiar con las áreas identificadas de trabajo de manera eficiente y desarrollar soluciones prácticas colaborativamente.

7. ¿Tenéis una política de seguridad vial para el trabajo? En caso afirmativo, ¿en qué consiste?



En 2007 desarrollamos un “código de seguridad vial” para Deutsche Post DHL. Contiene siete puntos claros y aplicables formulados de manera positiva para promover la conducción segura en la carretera y sienta las bases para una futura definición de normas con arreglo a los requisitos nacionales y a las normativas legales.

El Programa de Seguridad Vial de Deutsche Post DHL y su pieza clave, el Código de Seguridad Vial, constituyen partes activas del Código de Conducta del Grupo vinculante a nivel global. En Deutsche Post informamos a nuestros empleados sobre conductas seguras en el lugar de trabajo y más allá.

Creemos que convencer y motivar a nuestro personal tiene mucho más sentido a largo plazo que simplemente obligarlos a seguir unas políticas y normativas estáticas.

Código de seguridad vial

1. ¿Recogéis datos para controles y evaluaciones de la seguridad vial de la empresa vinculada al trabajo? En caso afirmativo, ¿qué implica?

Al igual que el departamento de Seguridad Laboral, nosotros hacemos un seguimiento del número de colisiones de Deutsche Post muy exhaustivo, a fin de identificar tendencias de manera temprana y definir si se deben adoptar medidas.

Diferenciamos entre colisiones laborales y las producidas de camino o de regreso del trabajo, los objetos y conductas que ocasionan las colisiones, sitios de accidentes, horas, condiciones meteorológicas particulares, pero también la edad y el sexo de los empleados que se ven involucrados en ellas. También en cualquier momento se puede hacer un análisis detallado de los puntos negros de cada colisión.

Mientras que nuestras estadísticas y evaluaciones se limitan a colisiones en las que hay empleados heridos, el departamento de Gestión de Reclamaciones de la empresa tiene información muy detallada de los incidentes con daños a la propiedad solamente, por ejemplo. Las habilidades de especialista de cada área individual se complementan aquí de manera efectiva.

Deutsche Post mantiene una flota de más de 70 mil vehículos de motor, acoplados y tractores eléctricos. Las pérdidas por responsabilidad vehicular con daños materiales a terceros y heridas corporales y reclamaciones por daños propios (daños con participación de terceros) se registran y procesan mediante el software relevante.

Para los fines de gestión de flota, los puntos de impacto en los vehículos también se registran mediante un diseño estilizado de vehículo y por ello es posible hacer evaluaciones, a fin de que la información sobre las debilidades evidentes (por ej., puntos negros descubiertos, áreas de baja visibilidad, etc.) pueda estar disponible para la planificación de los futuros vehículos de reparto. Utilizando los costes esperados (reservas) estimados por el operador para cada reclamación, el software también determina, por ejemplo, los costes esperados para parte, todo o una parte definida del daño. Como las causas de las colisiones también se extraen de una lista en el software, la empresa puede detectar y responder a los factores de colisión y peligro.

El usuario del vehículo recibe información sobre el daño al informar sobre él e información concluyente en la que se especifica, por ejemplo, el alcance que tienen las reclamaciones externas.

Esta información se utiliza para la gestión/planificación de costes y también puede utilizarse para confrontar a un empleado involucrado con las consecuencias de los daños que se produjeron por negligencia grave.

2. ¿Cómo se comunican los mensajes de seguridad vial a los empleados? ¿Cómo se mantiene su interés y se verifica su progreso? ¿Qué herramientas se usan?

Una parte fundamental de nuestro trabajo recae en la comunicación directa (personal) entre nuestros especialistas de seguridad laboral y los ingenieros de seguridad con los empleados de las sucursales. Utilizamos formación, reuniones informativas, días de seguridad vial, inspecciones de seguridad y eventos para que los empleados tengan debates directos y transmitan la información. Otra forma son sesiones de debate especiales para empleados jóvenes y becarios, a quienes ofrecemos moderadores formados, a fin de que traten a su grupo objetivo en particular.

El tamaño y la diversidad de nuestra empresa exige que utilicemos una amplia gama de medios, entre los que se incluyen los convencionales boletines internos impresos. Publicamos regularmente noticias sobre seguridad laboral y vial a nivel regional y nacional. En la intranet del grupo publicamos una amplia oferta informativa, tan completa como la de nuestra recientemente creada extranet, a la que se pueden conectar nuestros empleados desde sus hogares, y que constituye un medio medio que utilizamos activamente para llegar a nuestros empleados así como a sus familias de una manera más moderna y atractiva. Durante 2012 desarrollaremos una breve película que debería utilizarse en el “boletín digital” ya instalado en muchas sucursales.

Como parte de la cualificación de conductores profesionales, el tema de la conducción segura y la tecnología de seguridad aparece en la agenda para 2012. Por ello, la división de CORREO POSTAL ha diseñado un material de formación específico de la empresa junto con el departamento de seguridad laboral y una editorial. Suplementamos estos documentos con folletos claros y concisos con importantes consejos de seguridad e información más a fondo que ofrecemos en la extranet del grupo.

Nuestras actividades de seguridad vial se ven complementadas por medidas prácticas como lecciones de bicicletas, coches, camionetas y camiones.

3. ¿Se ofrece una formación especial para empleados sobre la conducción laboral? En caso afirmativo, ¿en qué consiste?

En Deutsche Post, ofrecemos una formación de seguridad al volante adaptada para cada tipo de vehículo, desde bicicletas a coches, pasando por las camionetas, hasta llegar a camiones. Nuestro programa “paso a paso” está dirigido a nuestros repartidores a pie, ya que está pensado para mejorar y mantener la prevención de caídas y tropiezos.

Con nuestra formación en seguridad al volante, basada en las recomendaciones del Consejo de Seguridad Vial de Alemania y con nuestro programa de Seguridad Vial Global, llegamos a todos los empleados, sin excepciones, incluso aquellos que no trabajan en la vía pública a tiempo completo. Las colisiones in itinere al o del trabajo están aseguradas en Alemania mediante un seguro de accidentes obligatorio y constituyen un tema importante de nuestro trabajo de prevención. El seguro de accidentes obligatorio también fomenta la formación al volante de nuestros empleados.

Gestión de trayectos

1. ¿Se tiene en cuenta el riesgo de la vía al planificar el trabajo o los trayectos? ¿Cómo se hace?

Los requisitos operativos definen las horas de trabajo en los centros de producción, en transporte y en reparto, y damos cabida a flexibilidad. Siempre que sea posible, por ej. en nuestra sede principal de Bonn, utilizamos jornadas de trabajo flexibles, a fin de que los empleados tengan opción de acudir al trabajo o volver a casa fuera de las horas punta. También fomentamos el uso de medios de transporte alternativos para desplazarse de o hacia el trabajo, como la bicicleta, con la campaña "En bici al trabajo" o el transporte público mediante la introducción de "bonos de transporte" económicos para empleados.

Además, los principios básicos de sostenibilidad y protección ambiental están anclados en la política de transporte vinculante a nivel global, con unos parámetros básicos significativos. primero, debería indicarse que las tele- o vídeo-conferencias son en muchos casos alternativas ecológicas a los viajes de negocios. La normativa exige que nuestros empleados planifiquen y efectúen los viajes de negocios de manera ecológica y conómica. Por ello, por ejemplo, los modos de transporte ecológicos deben tener prioridad (uso del transporte público, tren, compartir coche o una reducción del número de vuelos). La selección del modo de transporte también debe hacerse en base al índice de coste-beneficio razonable. Así, los costes del medio de transporte más económico son decisivos, teniendo en cuenta el tiempo del viaje y los costes generales. Como resultado, un gran número de nuestros empleados prefiere viajar en tren, ya que es una alternativa rápida, conveniente y segura a los vehículos.

Vehículos

1. ¿Qué procedimientos están activos en la empresa para asegurar que sus vehículos son seguros y suponen un riesgo mínimo?

Tenemos una flota moderna que se mantiene de acuerdo a las especificaciones del fabricante. Nuestra dirección de flota y las sucursales gestionan y supervisan el cumplimiento de los intervalos de mantenimiento y que se efectúan las reparaciones. Por ejemplo, nuestros conductores de reparto deben hacer una comprobación diaria de todos los sistemas y equipos de seguridad relevantes antes de salir del depósito. Además, la mayoría de nuestras camionetas de paquetería están equipadas con un sistema de ordenador de a bordo que asiste a los conductores para realizar una comprobación automática antes de arrancar.

También tenemos un sistema de mantenimiento y reparación de bicicletas y bicicletas eléctricas que garantiza que el equipo de vital importancia de nuestra empresa siempre esté listo para su uso.

2. ¿Cómo se gestiona la velocidad y cómo se verifica que los conductores cumplen con los límites de velocidad?

Todos los camiones de más de 7,5 toneladas de peso total admisible que están en nuestra flota actualmente cuentan con un limitador de velocidad. No obstante, la amplia mayoría de nuestra flota de vehículos se utiliza para entregas puerta a puerta, un área en la que superar los límites de velocidad permitidos no constituye un problema de vital importancia.

En general, el conductor es responsable de cumplir toda la normativa de tráfico y, por ende, con los límites de velocidad permitidos. Exigimos el cumplimiento de todas las normas de tráfico y alentamos a que los conductores sean previsores y conduzcan con seguridad. La policía y las autoridades públicas deben llevar a cabo controles e imponer multas en dinero por exceder la velocidad.

3. ¿Existe algún otro equipo particular de seguridad que hayáis incorporado a vuestra flota o que deseéis incorporar?

Muchos de los vehículos que usamos en las vías públicas están equipados con ABS y ESP. Como utilizamos diferentes marcas y tipos, el equipamiento disponible puede variar para cada caso y las condiciones de uso respectivas son muy distintas, por lo que no es posible hacer una declaración general sobre los sistemas de asistencia al conductor disponibles en nuestra flota.

Para el reparto de paquetes utilizamos, entre otros, camiones ligeros IVECO Daily de 3,5 toneladas, y están equipados con ABS, ESP, transmisión tiptronic, y un sistema de cámara trasera que gustan mucho a nuestros conductores, ya que son accesorios de seguridad importantes.

Lecciones

1. ¿Qué lecciones se aprendieron y qué consejos se podría dar a las otras empresas que deseen establecer un programa de seguridad vial laboral?

Uno debe estar abierto a métodos nuevos y alternativos si quiere que los empleados mantengan el interés en la seguridad vial a largo plazo y debatir internamente sobre la marcha. No obstante, no se deben abandonar las prácticas y experiencias probadas y testadas.

Además, alinearse con la Estrategia corporativa general 2015 ha demostrado ser importante para el éxito de nuestras actividades de seguridad laboral.

2. ¿Te gustaría que el gobierno y la UE diesen pasos adicionales para ayudar a las empresas a reducir el riesgo vial? En caso afirmativo, ¿cuáles son las propuestas?

Deutsche Post y varias subsidiarias de DHL son signatarios de la Carta Europea de la Seguridad Vial. Creemos que podrían concertarse más actividades de la UE en esta área. Podría darse una mejor promoción o apoyo a la cooperación a nivel nacional, por ejemplo, entre signatarios de la carta en Alemania.

3. ¿Tenéis pensado solicitar la acreditación del futuro estándar ISO 39001 sobre gestión de la seguridad vial?

El departamento de Seguridad Laboral de Deutsche Post tiene un sistema de gestión de calidad basado en DIN EN ISO 9001:2008. No podemos estimar actualmente si introducir un estándar para la gestión de la seguridad vial nos ayudaría a progresar. Es importante que esta acreditación no derive en medidas restrictivas o coordinadas a nivel nacional o internacional. Evaluaremos en detalle cómo evoluciona y tomaremos una decisión.

4. ¿Le gustaría mencionar alguna otra área?

Es posible encontrar más información sobre nuestra empresa en internet:

Página web: <http://www.dp-dhl.com/en.html>

Informe anual: <http://www.dp-dhl.com/reports/2011/annualreport/index.html>

Informe de Responsabilidad Corporativa: <http://www.dp-dhl.com/en/responsibility.html>

Perfil



Datos personales: Rainer Armbruster; nacido el 3 de octubre de 1962.

Cargo: Director del departamento de Seguridad Laboral/Asuntos Sociales en la sede de Deutsche Post DHL en Bonn.

Tareas: Responsable de la orientación estratégica del departamento de Seguridad Laboral/Asuntos Sociales en Deutsche Post DHL.

Responsable del control laboral operativo y asuntos sociales en Alemania.

El departamento de Seguridad Laboral/Asuntos Sociales de Deutsche Post también cubre la gestión de mercancías peligrosas y protección operativa contra el fuego.

Miembro de la Junta de Dirección de Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR Consejo de Seguridad Vial de Alemania), Bonn.

Miembros

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

Swiss Council for Accident Prevention (bfu) (CH)

Transport Infrastructure, Systems and Policy Group (TISPG) (PT)

Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety (NO)

Transport Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)

University of Birmingham (UK)

Junta directiva

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

Secretariado

Antonio Avenoso, Director ejecutivo
 Ellen Townsend, Directora de Políticas
 Graziella Jost, Directora de Proyectos
 Ilyas Daoud, Jefe de Proyectos
 Francesca Podda, Jefa de Proyectos
 Julie Galbraith, Jefa de Proyectos
 Mircea Steriu, Resp. de Comunicaciones
 Paolo Ferraresi, Director Financiero

Hoja informativa sobre PRAISE

Editor:

Ellen Townsend

ellen.townsend@etsc.eu

Julie Galbraith

julie.galbraith@etsc.eu

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

ETSC

Avenue des Celtes 20

B-1040 Bruselas

Tel. + 32 2 230 4106

Fax. +32 2 230 4215

E-mail: information@etsc.eu

Internet: www.etsc.eu



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

El contenido de la hoja informativa sobre PRAISE es mera responsabilidad del ETSC y no representa necesariamente la visión de los patrocinadores.
 © ECTS 2010