

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



Hoja Informativa PRAISE  
Conducción laboral: gestión de la velocidad

### Entrevista del ETSC con Claire O’Brien, de KTL

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 “Conducción laboral: gestión de la velocidad”, y ahonda específicamente en el enfoque de KTL sobre la seguridad vial en el trabajo y la gestión de la velocidad.

|                               |   |                                   |   |
|-------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| Introducción a KTL            | 2 | Lecciones                         | 5 |
| Seguridad vial general en KTL | 2 | Breve biografía de Claire O'Brien | 6 |
| Gestión de la velocidad       | 3 |                                   |   |

## Introducción a KTL

KTL es una PYME constituida en 1998 y tiene su sede social en Naas, Condado de Kildare, Irlanda. La empresa también tiene oficinas regionales a lo largo de dicho país y recientemente ha abierto oficinas en Inglaterra, Bélgica y Sudáfrica. KTL opera en el sector de las telecomunicaciones y la electricidad, ofreciendo servicios técnicos llave en mano, integración, puesta en marcha, gestión de proyectos, logística y diseño y construcción, y trabaja con clientes como O2, Telefónica, Huawei, Ericsson. La empresa ha crecido y se ha expandido y en 2010 tuvo una facturación de 26 millones de euros, registrando un total de 3,5 de kilómetros viajados. KTL emplea a aproximadamente 170 personas a tiempo completo (de las cuales unas 150 conducen con fines laborales). La empresa cuenta con 105 vehículos en planta y 34 vehículos de alquiler entre los que se incluyen varios tipos de furgonetas, jeeps, vehículos pesados y maquinaria de operación en planta. KTL ofrece cobertura 24 horas/7 días por semana a sus clientes, lo que exige viajar grandes distancias a diario. Así, la seguridad vial es una de las áreas de mayor riesgo en KTL, dada la naturaleza de la actividad. La empresa se toma en serio la reducción del riesgo y sus esfuerzos para mejorar la seguridad vial laboral fueron recientemente reconocidos con la entrega del premio PRAISE 2011 en la categoría PYME

## Seguridad vial de KTL en general

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

Alan Hanamy, Director General, tiene un papel determinante en la mejora de la seguridad en la empresa. El Director General, gracias a su experiencia, reconoce que la seguridad debe inculcarse de arriba hacia abajo.

- La auditoría conductual / de seguridad de primera línea llevada a cabo por el Director General refuerza la cultura de seguridad para todo el personal de la organización. El Director General también se somete a sesiones de evaluación de riesgo de conducción, formación y comunicación.
- En las reuniones de evaluación que se llevan a cabo con los clientes, estos últimos informan sobre el rendimiento en seguridad, incluyendo seguridad vial, y también se define el estado de seguridad actual de la organización, las iniciativas de seguridad activas y las mejoras en seguridad que garantizarán la seguridad de todos los empleados de la empresa. El Director General participa en estas evaluaciones.
- El Director General se reúne trimestralmente con los Directores de la sociedad para hacer una revisión. El

rendimiento en seguridad se analiza de manera crítica a fin de garantizar que se mantienen altos estándares y que los objetivos se consiguen y cumplen.

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

KTL ha mantenido registros de todos los incidentes de tráfico (accidentes potenciales, vuelcos, golpes, colisiones, etc.), número de vehículos (en propiedad / alquilados), media de kilómetros recorridos, número de siniestros de KTL, terceros y cantidad de empleados evaluados durante una serie de años.

|                                      | 2011                    | 2010                    | 2009                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| N.º vehículos                        | 110 (75 +35 alquilados) | 105 (75 +30 alquilados) | 65                                                                                                                                                             |
| N.º colisiones                       | 3                       | 4                       | 6                                                                                                                                                              |
| N.º accidentes potenciales           | 8                       | 9                       | 19 (Las causas de origen fueron principalmente la conducta del conductor, vehículos de terceros, condiciones meteorológicas, animales que cruzan la carretera) |
| Infracciones por exceso de velocidad | 4 personas por semana   | 5 personas por semana   | 10 personas por semana                                                                                                                                         |

En los últimos años hemos registrado un descenso en el número de colisiones de tráfico (CT). Hemos adoptado un nuevo enfoque hacia la seguridad vial que pone mucho énfasis en la comunicación continua de la importancia de la seguridad en carretera. Creemos que esto, junto con el desarrollo de la formación, ha contribuido a reducir el número de CT en KTL.

La tendencia demuestra que vamos en la dirección correcta, pero también que existe margen para seguir mejorando. Al trabajar codo con codo con las instituciones del sector hemos podido obtener información de primera mano sobre cómo implementar los programas que hemos adoptado nosotros mismos. Trabajar con otros y aprender de ellos nos ha ayudado a conseguir más seguridad en la carretera.

Las mejoras económicas de KTL incluyen una reducción en

las primas de los seguros debido al descenso de siniestros, disminución del consumo de carburante y emisiones de CO<sub>2</sub>, mejora de la eficiencia energética, mayor vida útil de los vehículos gracias a rigurosos programas de mantenimiento, reducción del valor de depreciación de los vehículos debido al buen mantenimiento, adquisición de nuevos vehículos para reemplazar a los vehículos con mayor kilometraje, y menos colisiones, lo que reduce el número de absentismo laboral y gastos médicos. Estas mejoras han hecho que KTL se vuelva más eficiente, lo que nos ha permitido conseguir nuevos contratos y, como resultado, incrementar el volumen de trabajo.

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

Como empresa tenemos la responsabilidad de proteger a nuestro personal y garantizar su seguridad. Creemos que nuestro personal es un activo clave de la empresa, por lo que al invertir en seguridad vial, los beneficios superan a los costes con el paso del tiempo.

La inversión en las áreas:

- Reafirma el compromiso de la empresa con la seguridad vial
- Garantiza la seguridad del personal en carretera
- Reduce el coste de colisiones / siniestros / tiempo perdido de trabajo
- Reduce los costes de combustible y seguros
- Ofrece un sistema que funciona y satisface nuestras necesidades
- Nos ayuda a planificar para el futuro
- Mejora la moral de la fuerza de trabajo

### 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?

Tal como mencioné, la seguridad constituye una alta prioridad en todos los aspectos de nuestras operaciones. Como empresa hemos trabajado duro muchos años para generar una cultura de seguridad en la organización. El riesgo vial en Irlanda ha quedado bien documentado como un peligro importante para quienes utilizan la carretera en particular ya que se ha producido un aumento del número de colisiones en personas que conducen con fines laborales. KTL se adhiere a la legislación y siempre que puede ofrecer más proactividad en los enfoques lo hace. Como líder del mercado de telecomunicaciones / servicios, tenemos que ser líderes también en seguridad vial. Reconocemos que este es un riesgo muy importante al que nos enfrentamos

actualmente y en el futuro, a medida que continúa nuestro crecimiento. Creemos que cada accidente es evitable y ponemos todos nuestros esfuerzos para elevar nuestros estándares, incluso más allá de los criterios legislativos, para poder cumplir con nuestros objetivos.

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

La principal razón para todo lo que hacemos en KTL sobre esta área es la prevención de colisiones. Tenemos una responsabilidad de mantener a salvo a nuestro personal y por ello continuamos formando, comunicando y reinvertiendo en la empresa. Reconocemos que no estaríamos aquí hoy sin la dedicación de los trabajadores de nuestra empresa. Ellos nos han puesto en el camino hacia el éxito y nos aseguramos que lo sepan siempre que sea posible.

#### Gestión de la velocidad

#### 1. Según la experiencia de KTL, ¿se considera a la velocidad como un problema en cuanto a seguridad vial?

Durante los últimos tres años hemos tenido 13 colisiones de tráfico, y a pesar de que ninguna de ellas fue causada directamente por la velocidad, nuestros departamentos de flota y seguridad supervisan la velocidad diariamente. Contamos con sistemas en los que enviamos y destacamos informes de velocidad a todo el personal y les recordamos que deben conducir dentro de los parámetros establecidos por la ley y la empresa, o tendremos que tomar medidas.

#### 2. ¿Tenéis alguna política de empresa y/o procedimientos específicos de gestión de la velocidad? En caso afirmativo, ¿en qué consisten?

En nuestra política de conducción tratamos el tema de la velocidad unas cuantas veces.

##### Responsabilidades del empleado

Los conductores de la empresa deberán garantizar:

- que conducen dentro de los límites legales de velocidad, incluyendo conducir dependiendo de las condiciones.

##### Responsabilidades del empleador

Debe controlar y gestionar los turnos de trabajo para garantizar que no fomenta prácticas de conducción inseguras:

- garantizando que el personal cuenta con al menos 11 horas de descanso por cada período de 24 horas
- garantizando un máximo de 9 horas diarias al volante.

- inspección regular de tacógrafos a cargo del Director de Planta
- Celtrak, sistema de software de Gestión de Flota por GPS, para controlar toda la flota de Killarney Telecommunications Ltd. y garantizar que los conductores designados cumplen con nuestra política y la legislación sobre seguridad vial.

KTL no paga las multas por velocidad u otras infracciones, por lo que promueve conductas seguras al volante. Todos los vehículos de KTL incorporan un sistema de localización GPS. El dispositivo es capaz de medir y registrar la velocidad del vehículo, su posición y si se incumple o no el límite de velocidad. Se publica un informe semanal con las violaciones de velocidad de cada vehículo. Los trabajadores que continúen violando la ley recibirán una advertencia verbal del Director en Jefe. El incumplimiento continuado deriva en una advertencia por escrito. Si continúa excediendo la velocidad tras la advertencia por escrito, se le releva de sus tareas como conductor.

### 3. ¿Recogéis datos de control de velocidad de vuestros conductores? En caso afirmativo, ¿cómo se hace?

KTL ha invertido en una herramienta informática de Gestión de Flota para controlar la velocidad, las horas y kilómetros recorridos, el tiempo en espera y el consumo de gasóleo. Este sistema GPS ofrece un posicionamiento en tiempo real de la flota, con el vehículo estacionado o en movimiento. Esto resulta útil en caso de un problema de seguridad, ya que alerta al gestor de la flota de los movimientos fuera de horario o en fines de semana. Utilizamos los datos recopilados para operar un sistema de puntos de penalización para los que rebasan los límites de velocidad, informándoles en persona o a través de correo electrónico que han excedido los límites de velocidad y mediante un mapa les mostramos en dónde y cuando se produjeron los incidentes.

### 4. ¿La empresa usa alguna tecnología como ayuda para prevenir las colisiones ocasionadas por la velocidad (como alerta de exceso de velocidad, por ej.)?

El sistema mencionado anteriormente genera informes en tiempo real / diarios / semanales sobre las distancias recorridas, el total de horas al volante y las infracciones de velocidad. También informa / guarda registro del historial de mantenimiento del vehículo del momento en el que deben acudir a revisión. Esta información se vuelca a nuestro sistema de gestión, y se debate en las reuniones de programa, para posteriormente comunicarla a los conductores. El Director de Planta revisa toda la información, junto con el Departamento de Salud y Seguridad.

Los limitadores de velocidad están adaptados en todos nuestros vehículos Ford Transit, lo que garantiza que circulen a una velocidad inferior al límite de 120 km/h por autovías.

Como parte de nuestra nueva iniciativa, KTL ha instalado recientemente un programa de conducta en tres vehículos para hacer un seguimiento del comportamiento de los conductores. Algunas de las mejoras en el sistema que se conseguirán mediante su implementación son:

- Reducción del desgaste y avería de los vehículos;
- Control del comportamiento de los conductores, excesivo uso de embrague / freno;
- Información en directo del comportamiento del conductor;
- Advertencias en tiempo real sobre conductores que frenan o aceleran bruscamente.

### 5. ¿Cómo explicáis a vuestros conductores la importancia de conducir a la velocidad adecuada?

KTL utiliza una variedad de foros distintos para informar a los conductores sobre las velocidades adecuadas. Enviamos boletines mensuales a todo el personal y llevamos a cabo reuniones de grupo regulares con ellos. Dos veces por año celebramos seminarios de seguridad en los que se dedica todo el día a este tema. Traemos a una persona de la división de tráfico de la An Garda Síochána (Policía de Irlanda) para charlar con nuestro personal sobre conducción y últimas estadísticas. Estas charlas pueden ser bastante aterradoras, pero tienen un impacto muy significativo sobre la mayor parte de nuestro personal, ya que guardan relación con ellos. Las reuniones suelen mencionar accidentes producidos por exceso de velocidad y los impactos devastadores sobre todas las partes afectadas, así como las consecuencias de tener un accidente grave. Creemos que al traer a personas con experiencia de primera mano generamos un impacto en el modo de conducción de la gente y su enfoque sobre la velocidad.

### 6. ¿Ofrecéis una formación especial para empleados sobre la gestión adecuada de la velocidad? En caso afirmativo, ¿en qué consiste?

KTL está organizando una formación de simulación de conducción para todo el seminario de seguridad de fin de año del personal. La Autoridad de Seguridad Vial ofrece el simulador de conducción y hemos programado este evento junto con la campaña de concienciación de conducción en invierno.



## 7. ¿Tenéis en cuenta la velocidad al organizar la agenda o planificar las rutas?

Todas las semanas se recuerda a los equipos que deben planificar sus jornadas una vez que reciben el programa de trabajo semanal a fin de que puedan garantizar una planificación que deje suficiente tiempo para alcanzar el destino tomando descansos.

## 8. ¿Cuál ha sido la opinión de vuestros empleados con respecto a este enfoque de gestión de la velocidad? ¿Dan su apoyo? ¿Lo habéis consultado con ellos?

Inicialmente, los empleados no apoyaban la instalación del GPS, ya que sentían que se utilizaría solo como mecanismo de gestión del tiempo. No obstante, con el paso de los años ha aumentado la aceptación del GPS tras ir comunicándoles datos de velocidad, seguridad, costes de seguros, etc. El personal puede apreciar los beneficios del sistema y ver lo que intenta conseguir la empresa.

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

Creemos ser muy proactivos en el área de la conducción segura y la seguridad en general. Hemos trabajado duro para implementar las políticas y procedimientos a fin de reducir nuestras colisiones de tráfico y siniestros en la empresa. Al definir y poner en marcha un plan de mejora hemos visto los beneficios. Esto ha sido reconocido por otros profesionales de la carretera del sector de la seguridad vial, lo que nos da todavía más impulso para seguir adelante. Como empresa, intentamos ser líderes en seguridad, y esperamos que otros sigan nuestro ejemplo. Debemos compartir nuestro conocimiento con otros y nuestro entorno, ya que nuestras experiencias pueden beneficiar el bien mayor que significa salvar vidas.

### Lecciones

#### 1. ¿Cuáles han sido las lecciones aprendidas y qué recomendarías a otras empresas para gestionar la velocidad?

La lección más significativa es que, para encontrar soluciones, primero se debe reconocer que hay un problema. Es necesario definir un plan de acción sobre cómo conseguir los objetivos. Es esencial comunicarse con todas

las partes implicadas y solicitarles que den su opinión sobre el plan. Debe haber participación de todos y la iniciativa debe implementarse desde la dirección para indicar la importancia dentro de la organización. La inversión de cualquier empresa dependerá del tamaño y dimensiones de las operaciones, pero es importante contar con un plan mensurable y posible en el que se puedan percibir los beneficios con el paso del tiempo.

#### 2. ¿Ha calculado o tiene idea de los costes/beneficios financieros que tiene o tendrá su enfoque sobre gestión de la velocidad?

No como tal, pero pretendemos calcular los beneficios financieros de la reducción de velocidad en 2012.

Sin embargo, algunos otros beneficios de haber dedicado y asignado personal a la gestión de la seguridad vial / conducción en KTL nos han permitido conseguir logros en otras áreas y promover una mayor comprensión de la seguridad vial y de la eficiencia de la conducción en la organización. El número de colisiones de tráfico por cada 100 mil km recorridos se ha reducido y tenemos menos intervalos de mantenimiento en la flota. Hemos reducido la velocidad en todo el parque automotor de la empresa, contribuyendo a reducir los costes de combustible y mantenimiento. El resultado general ha sido un aumento de la eficiencia y de la utilización de recursos, así como beneficios financieros para la empresa.

#### 3. ¿Le gustaría que el gobierno o la UE adopten más medidas para evitar la conducción a velocidades excesivas? En caso afirmativo, ¿cuáles son las propuestas?

El exceso de velocidad en Irlanda está orientado principalmente a las categorías de alto riesgo (por ej., varones jóvenes entre 20 y 24 años). En la mayoría de las campañas se centran en esta área, lo cual es comprensible, pero nos gustaría que se pusiese más énfasis sobre los conductores de vehículos pesados. Gran parte de las flotas que vemos en las carreteras exceden la velocidad permitida y realizan maniobras peligrosas debido a su tamaño y potencia. Nos gustaría ver que se toman más medidas en esta área, ya que son un riesgo potencial en nuestras carreteras que parece que no están bajo el mismo control que los demás usuarios.

También creemos que es necesario centrarse más en los jóvenes que aprenden a conducir y la importancia de conducir con seguridad dentro de los límites.

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

Sí, KTL ya tiene las acreditaciones OHSAS 18001, ISO 9001 e ISO 14001, que han resultado útiles a la hora de desarrollar y definir nuestra forma de trabajar. Nos gustaría obtener la futura certificación ISO 39001 y contar con un sistema de seguridad vial que podamos integrar con nuestros sistemas ya existentes.

#### 5. ¿Le gustaría mencionar alguna otra área?

As an SME we have been lucky to have the opportunity to work closely with the Irish Road Safety Authority (RSA), the Health and Safety Authority (HSA), Traffic Corps in the police force and our Clients. These bodies have helped us on our journey and provided the company with the support and opportunity to meet and present our case studies as a company. In Ireland there is a lot of information and resources available at our fingertips much of which is provided free of charge and readily available. There are a number of valuable opportunities for businesses to have their systems and achievements recognised at a local and European Level, such as the PRAISE Awards.

#### Short Bio of Claire O'Brien, Health and Safety Officer at KTL



Claire O'Brien has been working in KTL for over four years mainly in the Power / Energy division. In collaboration with the company safety manager and plant manager she has been promoting the company safe driving initiative. Her main responsibilities within the organisation include playing an integral part in ensuring that safety remains the number one priority within the organisation, identifying risks, implementing safety procedures and policies of the company and providing support and feedback to senior management and staff on site on a range of topics including safe driving. Claire also works on collating information and producing statistical analysis of the company safety performance and fostering an innovative approach to safety.

ETSC would like to thank Claire O'Brien for her precious contribution.  
Questions to Claire can be sent to: [Claire.O'Brien@ktl.ie](mailto:Claire.O'Brien@ktl.ie)  
<http://www.ktl.ie/gns/why-ktl/DrivingforWorkProgramme.aspx>

## Miembros

Accident Research Unit, Medical University Hannover (D)  
Association Prévention Routière (F)  
Austrian Road Safety Board (KFV)(A)  
Automobile and Travel Club Germany (ARCD)(D)  
Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV)(B)  
Central Denmark Region (Region Midtjylland) (DK)  
Centre for Transport and Logistics (CTL),  
University of Rome "La Sapienza" (I)  
Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of Brescia (I)  
Chalmers University of Technology (S)  
Comité Européen des Assurances (CEA)(Int)  
Commission Internationale des Examens de Conduite  
Automobile (CIECA)(Int)  
Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) (ES)  
Confederation of Organisations in Road Transport  
Enforcement (CORTE) (Int)  
Czech Transport Research Centre (CDV)(CZ)  
Danish Road Safety Council (DK)  
Dutch Safety Board (NL)  
European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) (Int)  
Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) (Int)  
Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety  
Committee of Insurance Companies VALT (FIN)  
Finnish Traffic Safety Agency (Trafi) (FIN)  
Folksam Research (S)  
Fondazione ANIA (I)  
Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)  
German Road Safety Council (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) (DVR) (D)  
Global Road Safety Partnership (Int)  
Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)  
Institute for Transport Studies, University of Leeds (UK)  
INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety, University of Valencia (ES)  
Liikenneturva (FIN)  
Lithuanian National Association Helping Traffic Victims (NPNA) (LT)  
Motor Transport Institute (ITS) (PL)  
Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics (NL)  
Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) (UK)  
Provincia di Crotone (I)  
Road and Safety (PL)  
Road Safety Authority (IE)  
Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)  
Safer Roads Foundation (UK)  
Swedish National Society for Road Safety (S)  
Swiss Council for Accident Prevention (bfu) (CH)  
Transport Infrastructure, Systems and Policy Group (TISPG)(PT)  
Transport Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)  
Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety (NO)  
University of Lund (S)  
University of Birmingham (UK)

## Junta Directiva

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

## Secretariado

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

## Hojas informativas PRAISE

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

Para más información sobre las actividades del ETSC

y membresía, póngase en contacto con:

ETSC  
Avenue des Celtes 20  
B-1040 Brussels  
Tel. +32 2 230 4106  
Fax. +32 2 230 4215  
E-mail: [information@etsc.eu](mailto:information@etsc.eu)  
Internet: [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)



PRAISE recibe 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