

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

Febrero
2010

Informe
3

Entrevista del ETSC con Fredso Vognmandsforretning



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 del entorno laboral. El objetivo del proyecto es avanzar en la concienciación de la necesidad de la gestión de la seguridad vial laboral y brindar conocimiento a los empleadores que deban enfrentarse a este desafío. También persigue introducir los estándares de seguridad vial laboral de los campeones de la seguridad vial mediante la presentación de historias de éxito de empleados, principalmente a través de las Hojas Informativas de PRAISE. Esta Hoja Informativa es la siguiente al Informe de PRAISE “Aptitud para Conducir” del ETSC, publicada en mayo de 2010.

Índice

Introducción a Fredso Vognmandsforretning	2
Entrevista con Benny Nielsen, de, Subcontratista, Fredso Vognmandsforretning	2
Gestión de la seguridad vial en Fredso Vognmandsforretning	3
Preguntas sobre el alcohol y los alcolocks	4
Análisis comercial	4
Otras áreas	5

Introducción a Fredso Vognmandsforretning

La subcontrata Fredso Vognmandsforretning, con sede en la isla de Mors, en la región danesa de Jutlandia del Norte, ha adquirido e instalado alcolocks en toda su flota de camiones: 25 en total.

El ETSC ha entrevistado al simpático Benny Nielsen, subcontratista del transporte, a fin de conocer de primera mano la iniciativa de Fredso Vognmandsforretning y comprender cómo una pequeña subcontrata de transporte puede invertir en seguridad vial. La decisión de Fredso Vognmandsforretning de instalar alcolocks también demuestra que, a pesar de unos buenos registros de seguridad vial, uno no debe dormirse en los laureles, ya que siempre se pueden introducir nuevas medidas de seguridad para mantenerse en lo más alto.

Benny Nielsen es de Jutlandia del Norte, en Dinamarca, y no le incomoda tomar la iniciativa, y menos cuando sirve a una buena causa. Los antecedentes con un poco lúgubres: en Dinamarca se condena anualmente a alrededor de 10 mil conductores por conducir ebrios y 100 personas mueren en accidentes relacionados con el alcohol al volante.

“No queremos formar parte de esas terribles estadísticas, y con esta iniciativa pretendemos enviar ese mensaje: el alcohol y el transporte no se pueden mezclar”, sentencia Nielsen.

La actitud en lo referente a conducir y beber es clara: según una nueva encuesta de Gallup, 73% de la población danesa desea la instalación obligatoria de alcolocks y un 89% cree que debería ser obligatoria su instalación en vehículos comerciales.

Con la instalación de alcolocks en los vehículos, será el límite de alcohol en sangre (límite BAC, en inglés, por “Blood Alcohol Content”) el que decida si el camión arranca o no. El conductor debe soplar en una boquilla incorporada a una unidad portátil conectada al salpicadero. Cada conductor tiene su propia boquilla. Si el aliento del conductor no está dentro de los límites BAC del alcolock, el camión no arranca. Es simple y eficaz.

Entrevista con Benny Nielsen

Gestión de la seguridad vial en Fredso Vognmandsforretning

1. ¿Nos podrías dar algunas cifras que nos permitan registrar vuestro rendimiento en seguridad vial con el paso de los años?

En la empresa tenemos unas estadísticas de accidentes bastante impecable. Para hablar del último accidente registrado tenemos que remontarnos a 2005. Un camión que circulaba por Suecia sufrió el reventón de un neumático y se precipitó por un acantilado. Al conductor no le pasó nada, y más tarde se descubrió que el accidente se produjo por culpa de la mala calidad del neumático. El Instituto de Tecnología confirmó estos datos y no perdimos la bonificación de la empresa aseguradora. En 2001, un conductor distraído se empotró contra un vehículo que pegó un frenazo para evitar atropellar a un perro. En este caso, los daños fueron solo materiales también, por suerte. Tenemos una media de un accidente cada 10 años y nunca hemos tenido accidentes con consecuencias mortales.

2. ¿Cómo se toman las decisiones relativas a seguridad vial en Fredso Vognmandsforretning?

En la empresa mantenemos un diálogo abierto con nuestros conductores en lo que respecta a la implementación de nuevas medidas de seguridad vial. Nos complace ver que participan. También los seleccionamos de forma muy exhaustiva. Asimismo, mantenemos un diálogo abierto con nuestra aseguradora, aunque principalmente porque deseamos reducir nuestra prima de seguro mediante nuestras nuevas medidas de seguridad.

3. ¿Cuáles es la principal causa de accidentes en carretera o factor de riesgo para vuestra empresa en vuestra actividad por carretera?

Los principales factores de riesgo en carretera son los tractores y las caravanas. Debido a su poca velocidad,

no nos queda otra que adelantarlos, pero cambiar de carril es peligroso. Las carreteras mojadas y resbaladizas no son un gran problema para nosotros, ya que tenemos en cuenta regular la velocidad en base a las condiciones climáticas como parte de nuestra planificación de trayectos, y hacerlo no nos supone problema alguno.

4. ¿Cómo habéis llegado a esa conclusión?

Hemos recurrido a los informes de los conductores, un proceso bastante simple.

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

En algunas situaciones es posible ir más allá de lo que regula la legislación si se piensa que es una buena idea. Pero como mínimo creo que todos deberíamos anticiparnos a la legislación. Decidimos instalar los alcolocks en todos nuestros camiones en gran parte porque queremos estar preparados para cumplir con los futuros requisitos en este campo. Creo que los alcolocks serán obligatorios por ley en un par de años, y ahora ya estamos listos para cumplir con dicha legislación.

También creo que es muy importante contar con los mismos requisitos legales de seguridad vial a lo largo de toda Europa. Esto hará que la competencia sea más justa y mejorará las estadísticas de accidentes a nivel internacional.

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

Las razones que nos guían son tres: evitar accidentes y mejorar nuestra estadística de accidentes, ahorrar dinero, y ofrecer una mejor imagen dentro del sector.

7. ¿Cómo se selecciona a vuestros conductores?

No los buscamos con avisos en los periódicos. Los solemos contratar recomendados por alguno de nuestros conductores. Suelen ser amigos del círculo social del conductor. De esta manera, sabemos que están capacitados para el trabajo. Tienen experiencia, son responsables y se puede confiar en ellos. Estamos satisfechos con nuestros conductores.

8. ¿Qué decisiones guían vuestras adquisiciones de vehículos?

Conducimos una reputada marca de camiones que cuenta con buenas medidas de seguridad. También tenemos una buena colaboración de trabajo con el concesionario local de dicha marca. Asimismo, nuestra intención es hacernos con una nueva flota de vehículos con todas las nuevas medidas de seguridad: ABS, EBS, Dynafleet (un sistema de información de transporte en línea que permite seguir en tiempo real la ubicación actual del vehículo, su consumo de combustible, mensajes, tiempos de conductor, intervalos de mantenimiento, etc.) y otras. Elegimos instalar todas las características de seguridad que podamos.

Preguntas sobre el alcohol y los alcolocks



1. ¿Cuáles son las características principales de la política de vuestra empresa para evitar conducir bebido?

Nuestra política sobre el alcohol es clara. El alcohol en el trabajo conlleva el despido inmediato. Nosotros no

les decimos a los empleados lo que deben hacer en sus casas, pero en el centro de trabajo, el alcohol está terminantemente prohibido.

2. ¿Cómo trabaja tu empresa con los alcolocks?

Instalamos alcolocks en todos nuestros camiones. Se ajustan para limitar el BAC a 0,2 (por debajo del límite legal danés de 0,5), de modo que las personas que tengan que ingerir medicación (como el jarabe para la tos) no tengan problemas para arrancar su camión. Hemos tenido casos en los que un límite de BAC en 0,0 causó problemas a conductores que tomaban jarabe para la tos: sus camiones no arrancaban cuando soplaban en el alcolock. Tenían que beber agua y esperar un poco antes de arrancar.

3. ¿Cómo se evita que los conductores se salten el control del alcolock?

En Dynafleet, nuestro programa de control de flota, podemos ver si el alcolock se desactivó o se le hizo un cortocircuito. En ese caso, Dynafleet envía una señal al taller una vez el camión entra en mantenimiento.

4. ¿Cuándo comenzasteis y cuántos alcolocks estáis utilizando?

Instalamos los alcolocks en 25 camiones que tenemos hace unos tres meses.

5. ¿Qué os motivó a empezar?

Queríamos enviar un mensaje a nuestros clientes de que nosotros nos tomamos el tráfico muy seriamente. Para nosotros resulta imperativo que nuestros clientes sepan que sus bienes están en buenas manos cuando los transportamos. Los clientes ven esta actitud como una garantía adicional para que sus bienes se entreguen con total seguridad. La instalación no se debe a que hayamos tenido problemas con el alcohol en la empresa.

6. ¿Con quién os pusisteis en contacto para introducir los alcolocks en vuestra flota? ¿Cómo identificasteis a un proveedor?

Se me ocurrió instalar los alcolocks tras una conversación con el Jefe de Mantenimiento de una marca de camiones con la que trabajamos. Me comentó el funcionamiento del sistema. Un punto decisivo fue que los alcolocks son rápidos y fáciles de utilizar, lo que a los empleados de la empresa y a mí nos motivó a instalar los alcolocks en todos los camiones.

7. ¿Qué procedimiento se sigue si se identifica a un conductor ebrio?

Si identificamos a un conductor bajo los efectos del alcohol en horario laboral lo despedimos. Así de simple.

8. ¿Cuántos casos de conducción bajo los efectos del alcohol habéis tenido?

Tuvimos a dos conductores que condujeron con exceso de alcohol en sangre y los despedimos tan pronto como me enteré. No hay nada más que discutir, y la cooperación se acaba inmediatamente.

9. ¿Qué opinaron los conductores? ¿Dan su apoyo?

Los conductores apoyaron la iniciativa de los alcolocks en todos los vehículos. Algunos se mostraban escépticos inicialmente, pero hoy en día están encantados. No puede haber dudas sobre la forma de conducir o actuar de los conductores. No podemos permitirnos sospechar que el alcohol sea la causa en caso de producirse un accidente, ya que eso reconforta a los conductores.

10. ¿Qué lecciones aprendisteis y qué aconsejaríais a otras empresas que se planteen este tipo de prácticas?

Es necesario informar a los empleados y asegurarse de contar con su apoyo para poder lograrlo. También es igualmente importante informar a los clientes. Hasta ahora, solo tenemos críticas positivas sobre los alcolocks. Funcionan, son fáciles de utilizar y han dado buena publicidad a nuestra empresa en boletines comerciales, periódicos locales y revistas. Instalar alcolocks es una inversión relativamente pequeña.

11. ¿Le gustaría que el gobierno danés adopte más medidas para evitar la conducción bajo los efectos del alcohol?

Nos contentaríamos con una política más restrictiva en cuanto al alcohol en Dinamarca, en particular en lo referente a los jóvenes conductores, quienes no siempre tienen el respeto necesario para conducir sin haber bebido. También vendrían bien más campañas y controles de alcoholemia.

Análisis comercial

1. ¿Habéis calculado los beneficios financieros de vuestras inversiones en seguridad vial en cuanto a evitar las colisiones y fatalidades?

No hemos hecho cálculos exactos, pero estamos seguros de que estamos ahorrando dinero con esta política de seguridad estricta, ya que ahorramos en combustible, daños, días de baja, etc.

2. ¿Crees que vuestros clientes se sienten seguros conociendo vuestros sólidos estándares en seguridad? ¿Cómo comunicáis esta información a los clientes?

Sabemos que nuestros clientes están contentos y satisfechos con nuestras medidas. No solo les preocupa el precio, sino también la forma en que la empresa muestra responsabilidad e interés por la seguridad y la calidad. Les informamos sobre nuestras iniciativas mediante el boca a boca, pero en el caso de la instalación de los alcolocks, también enviamos material a los medios, que nos dieron bastante buena publicidad.

3. ¿Cómo creéis que es vuestro rendimiento en comparación con el de la competencia en cuanto a seguridad vial?

Permanecemos fuertes en el mercado y tenemos una opinión clara sobre las prisas y la velocidad. No queremos que se nos presione para hacer nuestro trabajo, ya que las prisas pueden derivar en violaciones de los protocolos de seguridad. Para asegurar la

seguridad necesitamos condiciones de trabajo decentes.

Otras áreas

1. ¿Existen otros orígenes de las colisiones/fatalidades que vosotros tratáis de solucionar?

Es importante conducir respetando los límites de velocidad, especialmente en las ciudades. Esto se señala a nuestros conductores, así como también les advertimos acerca del uso de los teléfonos móviles mientras conducen. Si multan a un conductor por exceso de velocidad, les decimos que deben pagarlo de su bolsillo y que no vuelva a suceder. Sé que nuestros conductores respetan los límites de velocidad, ya que no les ponen multas. Es así de simple.

2. ¿Tenéis alguna forma de controlar la velocidad de vuestros conductores?

Si queremos comprobar si un conductor se ha estado excediendo de la velocidad permitida, podemos utilizar Dynafleet y el tacógrafo del conductor.

3. ¿Tenéis algún método para asegurar que vuestros conductores utilizan el cinturón de seguridad?

Cuando el cinturón no se abrocha, el sistema hace saltar una señal de advertencia. Así se recuerda al conductor sobre la necesidad de utilizarlo. Funciona muy bien.

4. ¿Tenéis algún programa de formación de conductores en marcha? ¿Cómo formáis a vuestros conductores?

Ofrecemos todos los cursos obligatorios y organizamos reuniones en las que hablamos de los camiones, técnicas de conducción, mantenimiento, etc. También hacemos que nuestros conductores acudan a diferentes instalaciones de conducción técnica para capacitarse para diversas situaciones, como conducir en carreteras mojadas o resbaladizas.

5. ¿Explicáis a vuestros conductores la importancia de estar aptos para conducir (estilo de vida saludable, dieta sana, suficientes horas de sueño, etc.)?

No nos entrometemos en lo que hacen nuestros conductores en su tiempo libre, pero todos sabemos que hay que estar descansados y frescos cuando

comienza la jornada laboral. Eso es lo fundamental de nuestros conductores. Tenemos un 0,01% de días perdidos por enfermedad. Estamos muy satisfechos con estas cifras.

El ETSC agradece a Benny Nielsen su valiosa contribución.

Puede enviar sus preguntas a: jaa@john-aagaard.dk

Miembros

Accident Research Unit - Medical University Hannover (D)
Association Prévention Routière (APR) (F)
Austrian Road Safety Board (KfV) (A)
Automobile and Travel Club Germany (ARCD) (D)
Automotive safety centre, University of Birmingham (UK)
Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV) (B)
CTL – “Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica”,
Università degli studi di Roma “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)
Confederation of Organisations in Road Transport
Enforcement (CORTE) (Int)
Czech Transport Research Centre (CDV) (CZ)
Danish Road Safety Council (Dk)
Dutch Safety Investigation Board (OVV) (NL)
European Federation of Road Traffic Victims (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)
Folksam Research (S)
Fondazione ANIA (I)
Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)
German Road Safety Council (DVR) (D)
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)
Netherlands Research School for Transport, Infrastructure
and Logistics (TRAIL) (NL)
Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) (UK)
Provincia di Crotone, Direzione Generale - Servizio Sicurezza Stradale (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 (NTF) (S)
Swiss Council for Accident Prevention (bfu)(CH)
Transport Infrastructure, Systems and Policy Group (TISPG) (PT)
Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety (NO)
University of Lund (S)

Vehicle Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)

Junta directiva

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

Director general

Antonio Avenoso

Secretariado

Ellen Townsend, Directora de Políticas
Vojtech Eksler, Analista de Políticas
Paolo Ferraresi, Director Financiero
Graziella Jost, Director de Programa PIN
Evgueni Pogorelov, Jefe de Comunicaciones
Marco Popolizio, Jefe de Proyectos
Gabriel Simcic, Jefe de Proyectos
Ilyas Daoud, Jefe de Proyectos
Francesca Podda, Jefe de Proyectos
Silvia Branca, Interna

Hoja informativa sobre PRAISE

Editor:
Gabriel Simcic

gabriel.simcic@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