

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

February

10

Fact Sheet

2

Entrevista del ETSC con Suckling Transport



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 presentar estándares de seguridad vial laboral mediante campeones de la seguridad vial, presentando historias de éxito a los empleadores, principalmente a través de las hojas informativas de PRAISE. Ésta en particular complementa el informe de PRAISE: “Adecuación para la seguridad vial: de la evaluación del riesgo a la formación”, publicado en febrero de 2010.

Índice

Presentación de Suckling Transport	2
Entrevista con Peter Larner, Director General, Suckling Transport:	2
La gestión de la seguridad vial en Suckling Transport	7
Análisis comercial	8
Formación de conductores	10

Presentación de Suckling Transport

Desde 1987, Suckling Transport se ha especializado en el transporte de combustible por carretera, y transporta unos dos mil millones de litros de líquidos inflamables al año. Opera 65 camiones cisterna articulados y da empleo a 200 personas en el Reino Unido. La empresa compete en un sector del mercado dominado por grandes empresas multinacionales tales como DHL y Wincanton. Para poder competir exitosamente, debe diferenciarse, y la seguridad vial parece ser la forma perfecta de conseguirlo. Por ello, Suckling Transport inició en 2008 el Zero Incident Project (ZIP, Proyecto Incidentes Cero).

Abajo se puede ver una fotografía de Peter Larner, Director General de Sucking Transport, entregando un cheque a Gordon Johnstone, capitán del equipo de empleados, después de que el equipo escocés recorriese un millón de kilómetros sin haber tenido ningún incidente de ningún tipo. El Desafío de 1 millón de kilómetros fue una parte importante del proyecto ZIP, y permitió a los empleados escoger a una entidad caritativa a la que Suckling Transport realiza una donación cada vez que un equipo consigue cumplirlo.

Entrevista del ETSC con Peter Larner, de Suckling Transport

La gestión de la seguridad vial en Suckling Transport

1. ¿Qué motivó la decisión de tomar medidas para mejorar la seguridad vial?

Como Director General, necesitaba identificar cualquier riesgo serio que atentase contra el futuro de nuestra actividad comercial. Un tema tal como la liquidez, por ejemplo, es fácil de reconocer como amenaza, aunque por suerte, ese no es un problema de Suckling Transport. Me percaté de que en el mercado actual de los seguros, cada vez más cerrado, no conseguir un seguro para los vehículos podría constituir una amenaza. Así que nuestro plan de negocios a largo plazo incorporó el prerrequisito de un buen registro de seguridad.

A través de su estilo de gestión del proyecto, Suckling Transport ha sido galardonada por sus mejores



prácticas medioambientales y por su innovación. Es por ello que el lanzamiento en 2008 del Zero Incident Project (ZIP) resultó algo natural. Esta iniciativa de seguridad comenzó con un equipo de proyecto que se planteaba cómo podía la empresa erradicar para siempre los accidentes o colisiones. Las tres áreas examinadas por el proyecto fueron las de desarrollo tecnológico, formación de conductores y procedimientos.

Todo el conocimiento transmitido va en contra del concepto de cero accidentes. El British Standards Institute (Instituto de Estándares Británico) una vez me dijo que yo "disfruto yendo a contracorriente machacando lo preconcebido". Conseguir cero accidentes es una preconcepción a la que no puedo resistir.

2. ¿Nos podrías resumir brevemente la estrategia de seguridad vial de tu empresa?

Suckling Transport pone a la seguridad por encima de todo lo demás. Demuestra su compromiso y lo comunica a la plantilla de modo práctico, sin arriesgar la seguridad de forma alguna. Mi papel como Director General es crear una cultura sólida y de seguridad que la plantilla comprenda y a la que contribuya. Es importante reconocer que solo se puede convertir en una cultura generadora si la mano de obra la acepta, en lugar de imponérsela.

En la práctica, esto incluye minimizar la exposición de los empleados al riesgo mediante evaluaciones, incluyendo valoración de todo el entorno y de la ruta de cada dirección en la que deban hacer una entrega. La empresa apoya esta medida mediante una dirección que asegure el cumplimiento de la normativa sobre horarios de los conductores, la velocidad, el uso de móviles y otros temas que afecten a la seguridad. Brinda incentivos a los conductores para mejorar la seguridad, celebra charlas sobre seguridad y sus directivos realizan observaciones sobre los comportamientos de seguridad de los conductores mientras trabajan. Tenemos métodos efectivos para comunicar lo que es la seguridad a la plantilla a través de nuestro boletín News Bulletin, el boletín informativo Safety in Numbers y, más formales, los comités HSE, manuales, políticas y procedimientos. Finalmente, brindamos formación para asegurar que nuestros empleados cuentan con la habilidad que necesitan para realizar sus tareas con seguridad.

3. ¿Nos podrías dar algunas cifras que nos permitan realizar un seguimiento de las mejoras en seguridad con el paso de los años?

Accidentes de vehículos por cada millón de km

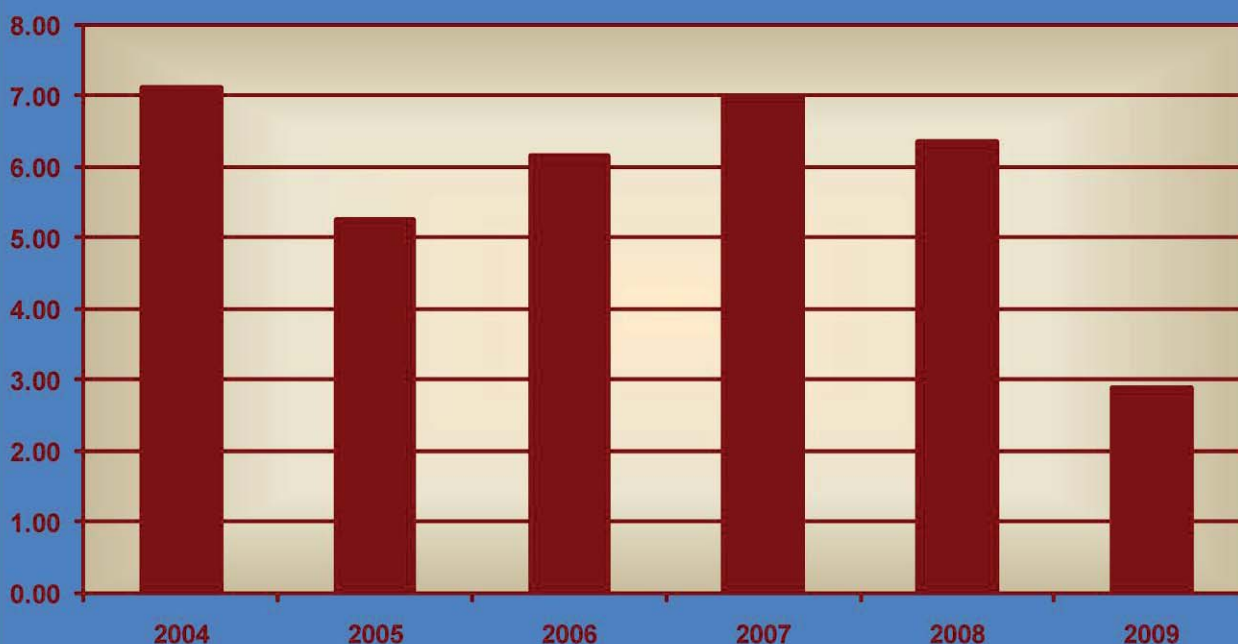


Gráfico 1:

Accidentes de vehículos por millón de km

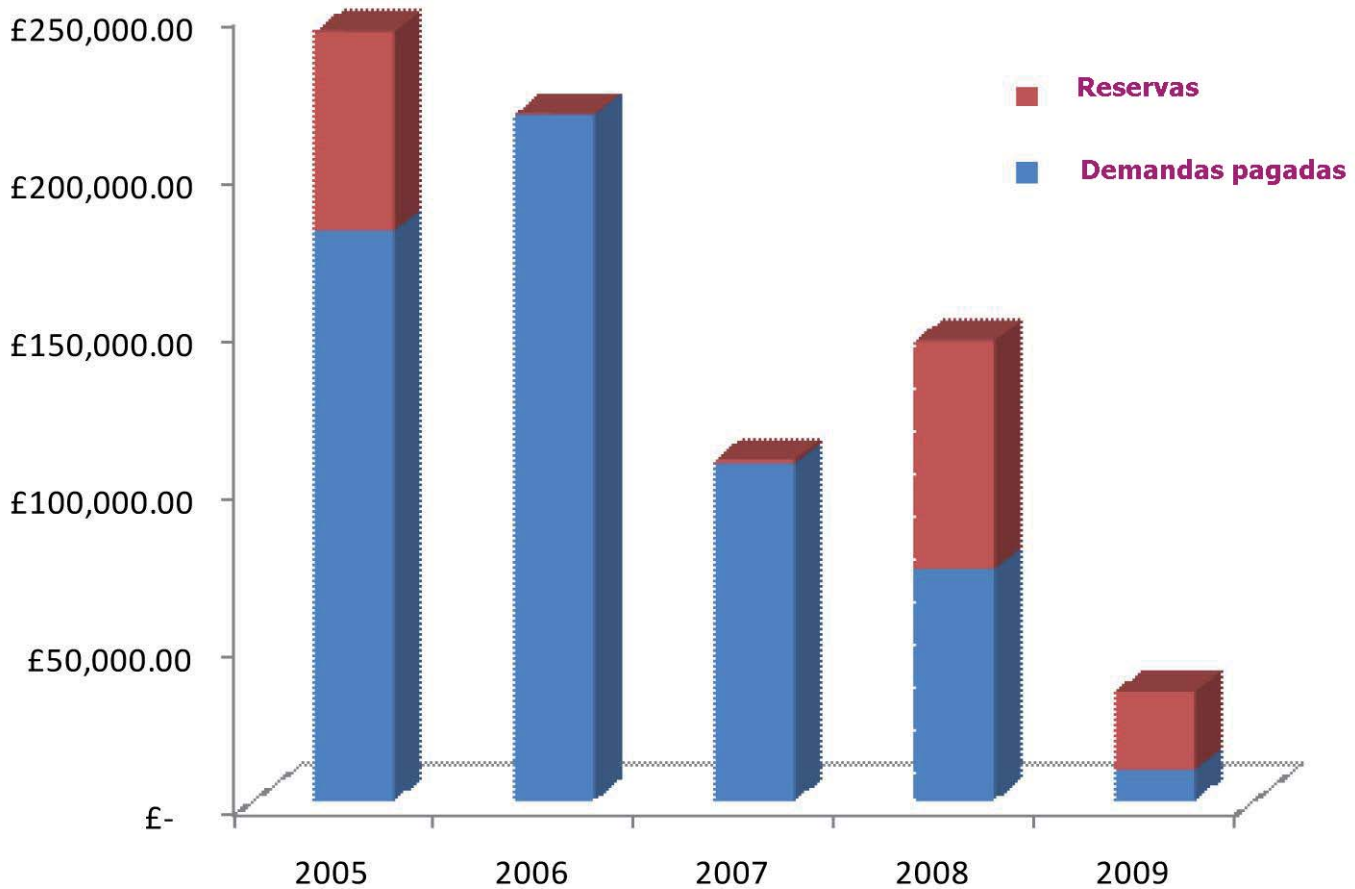
El gráfico 1 muestra la mejora significativa en la frecuencia de accidentes en 2009. Entre 2004 y 2008, la empresa registró entre 5,2 y 7,1 accidentes por cada millón de kilómetros. Esta media de 6,3 cayó un 50% en 2009 hasta debajo de los 2,9 accidentes por millón de kilómetros.

El gráfico 2 muestra una mejora del 80% en la gravedad de los accidentes. El coste medio de las reclamaciones de seguros de vehículos de motor sumó 180.850 libras anuales en los 4 años anteriores a 2009. Las demandas bajaron a 34.437 libras en 2009.

4. ¿Os pusisteis en contacto con alguna organización de seguridad vial o contratasteis a consultores para desarrollar vuestras políticas de seguridad vial?

Recibimos muy buen asesoramiento de nuestros clientes durante años, entre los cuales tenemos a Shell, ConocoPhillips y otras grandes empresas petroleras. Nunca contratamos consultores, pero la organización de seguridad Brake se mostró sumamente colaboradora, en particular uno de sus asesores, el Dr. Will Murray. Las guías en línea de organizaciones como RoadSafe también nos vinieron útiles, y además somos firmantes de la Carta Europea de la Seguridad Vial.

Gráfico 2: coste de demandas a aseguradoras por vehículos



5. ¿Cómo se organiza vuestra gestión de la seguridad vial? Por ejemplo, ¿hay alguna persona encargada totalmente de ella, o es acaso parte de una lista de funciones de directivos?

Contamos con un Director de Seguridad y un asistente, aunque la seguridad necesita estar dirigida por el Director General para los empleados comprendan su importancia. Es importante que yo comparta las funciones de seguridad con nuestro equipo de dirección mediante charlas sobre seguridad y una comunicación efectiva con los conductores.

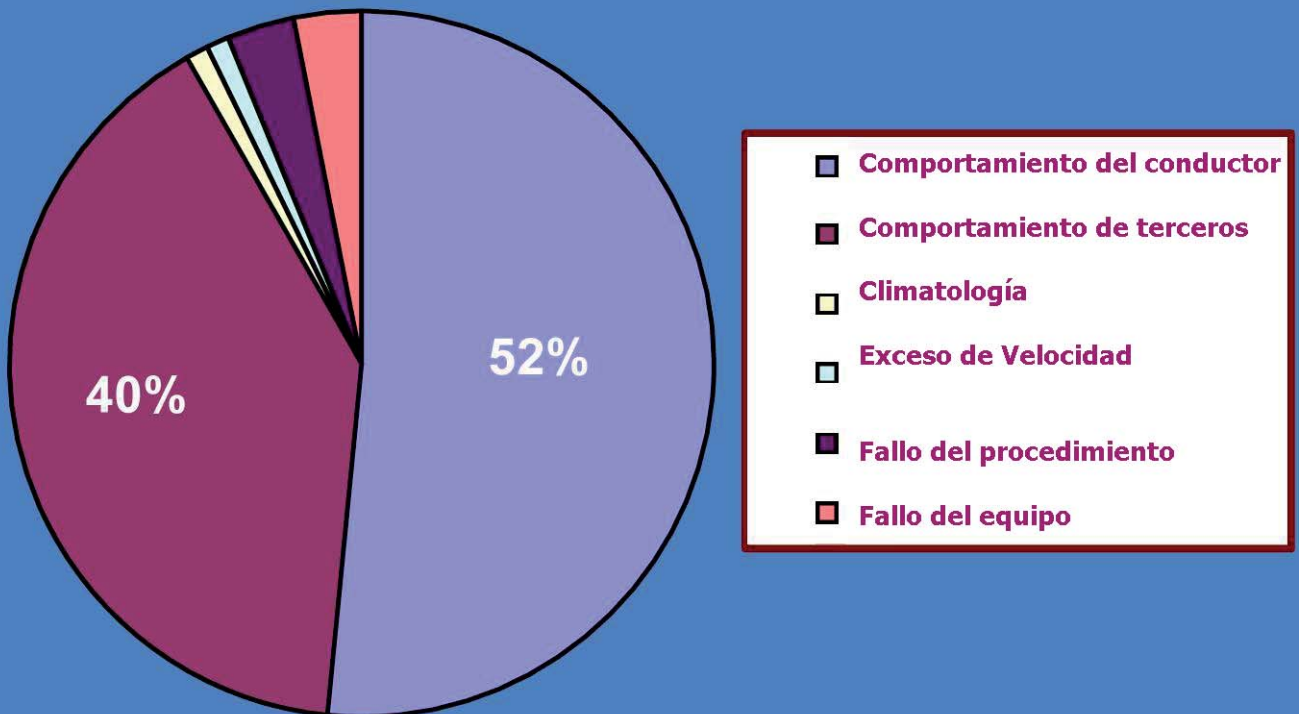
6. ¿Cuál es la principal causa de accidentes en vuestras operaciones de transporte por carretera?

Las investigaciones sobre accidentes son una fuente de información que nos brinda acciones correctivas, las cuales, a su vez reducen la frecuencia de accidentes. Es importante, por lo tanto, que registremos todos los siniestros, incluyendo los que no tienen costes. Las principales causas de accidentes están motivadas por los comportamientos de nuestros conductores y el de los demás. En los últimos años hemos invertido una cantidad de tiempo considerable para reducir el impacto de la velocidad y la fatiga, y hemos reducido significativamente la necesidad de maniobras marcha atrás en los sitios, ya que representan una pequeña proporción de los factores causales.

El gráfico 3 muestra la proporción de accidentes, según su causa. El número de accidentes en cada causa se redujo en 2009, tal como lo demuestra el gráfico más abajo, con la reducción más significativa en accidentes gracias al comportamiento de nuestros conductores. Esto fue el fruto de los cambios que introdujimos en nuestros métodos de formación.

Gráfico 3: causa de los siniestros en 2008-2009

Causa de los accidentes 2008-2009



Causa de los accidentes de 2008 comparados con los de 2009

■ 2008
■ 2009

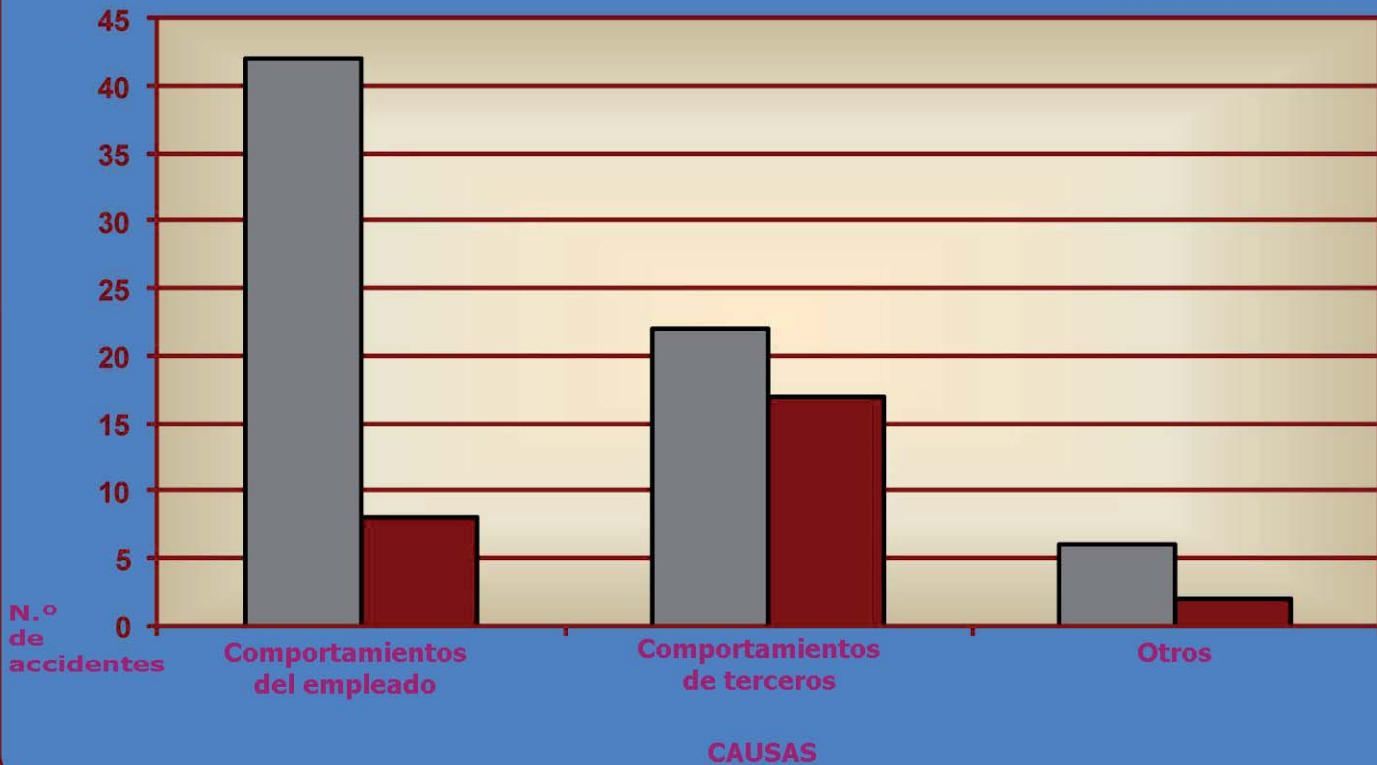


Gráfico 4: causa de los siniestros en 2008 vs 2009

7. ¿Cómo llegásteis a esa conclusión? ¿Cómo recogéis la información?

Cada siniestro se investiga a fin de establecer la causa principal. Los métodos para establecer la causa principal también han mejorado en el último año. Antes parábamos en el comportamiento del conductor. Ahora lo hemos reemplazado por buscar la causa más allá de esa conclusión. Será interesante ver cómo nuestra visión de las causas cambia a medida que mejora nuestra capacidad para detectar las razones principales. La información que registramos la contrastamos con un historial mensual de reclamaciones que nos envían nuestras aseguradoras.

8. ¿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?

Sí, lo creo, sin duda. La legislación brinda el estándar mínimo exigido. Si Suckling Transport se quiere diferenciar de sus competidores, entonces debe ir más allá de ese estándar mínimo. Una cultura de seguridad que se basa en un estándar mínimo carece de ambición y envía un mensaje totalmente erróneo a la plantilla.

9. En caso afirmativo, ¿cuál crees que debería ser el punto de partida de una empresa que desee hacerlo?

Necesitamos analizar los riesgos y buscar la forma de eliminarlos, tal como hicimos en el Zero Incident Project. Elevar los estándares, tal como incrementar la frecuencia de las revisiones médicas de los conductores para adecuar su estado físico a los procedimientos de conducción, puede tener un aumento del coste. Para una empresa de nuestro tamaño, estas son decisiones que debemos tomar. Incluso si Suckling Transport

fuese la opción más barata, los clientes no lo creerían. DHL o Wincanton siempre se verían como la opción de menor coste. Por ello es que no podemos competir en precio. Solo podemos competir en servicio y en niveles de seguridad y, para hacerlo, debemos aspirar a ser los mejores. Subir el listón en intervalos frecuentes es parte de ese proceso.

Análisis comercial:

1. ¿Habéis calculado los beneficios financieros de vuestras inversiones en seguridad vial en cuanto a evitar las colisiones y fatalidades? ¿Quizás en cuanto a combustible ahorrado, ahorro en mantenimiento y reparación del vehículo, menos demandas de seguros o primas inferiores?

Es esencial demostrar el análisis de costes contra beneficios a los accionistas. El coste de los accidentes debería reflejar tanto los costes reales y los posibles costes si los siniestros hubieran alcanzado su máximo potencial. Si no se cubren los incrementos de coste de las demandas de seguros, una empresa podría quedar fuera de cobertura y podría quebrar.

El coste de los elementos de seguridad relacionados suele ser pequeño. Los ordenadores de a bordo y otro equipamiento adaptado en nuestros camiones mejoran la seguridad, pero también el consumo de combustible. Solo algunos elementos, tales como la asistencia marcha atrás, tienen una misión meramente de seguridad.

La mejor forma de demostrar los beneficios financieros de la iniciativa ZIP, que incluye nuestro enfoque sobre la formación de los conductores, es a través de los datos sobre el coste de las demandas de accidentes que nos han provisto nuestras aseguradoras. Esto se puede ver en el gráfico superior (gráfico 2), y revela una reducción sustancial del coste de las demandas en 2009. El año pasado, las primas de seguros de vehículos sumaron 237.000 libras. Esperamos que este año esos costes se reduzcan.

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

No lo dudo. Las principales empresas petroleras esperan el mayor nivel de seguridad de sus contratistas. Nuestros clientes llevan a cabo auditorías de seguridad regulares e intensivas para asegurar que operamos al más alto nivel.

3. ¿Cómo crees que vuestras políticas de seguridad encajan con vuestros otros intereses (el medio ambiente, el aseguramiento de la calidad, beneficios de la empresa)?

Crear que las empresas necesitan “compensar” otros intereses en contra de la seguridad es una idea falsa. Los responsables de brindar un servicio de calidad en nuestra organización deben hacerlo, a la vez que cumplen con nuestra política de seguridad y con nuestros procedimientos. Algunos sienten la tentación de sacrificar la seguridad en pos de la velocidad, de postergar una inspección de seguridad del equipo para cumplir una entrega. Es esencial que todos en nuestra empresa comprendan que cualquier acción de esta índole tendrá su castigo, en lugar de una recompensa. El “beneficio” conseguido a través de un servicio exitoso nunca puede compensar las “pérdidas” en que se incurre por un incidente de seguridad. Esto tiene que estar claro en el corazón de la cultura de seguridad de la empresa.

4. ¿Tenéis pensado obtener el futuro certificado ISO 39001 sobre gestión de seguridad vial? ISO debería publicar este estándar en 2011, y será relevante para cualquier empresa involucrada en el transporte por carretera que desee recibir una certificación internacional en buenos estándares de seguridad vial.

Sí, hablaremos con WQA sobre el ISO39001. Estamos registrados en ISO9001:2008 y en BS EN 12798, lo que nos brinda un estándar de seguridad específico para empresas de logística de mercancías peligrosas. Analizaremos los beneficios de suplementar o reemplazar BS EN 12798 con ISO39001.

Formación de conductores

1. ¿Cuáles son los elementos principales de las actividades de formación de conductores de vuestra empresa?

Además de la formación específica en, por ejemplo, utilización del manual o los requisitos legislativos para la formación de conductores de vehículos pesados (carné de conductor profesional) y, en particular, de vehículos de mercancías peligrosas. La formación de la empresa estaba basada históricamente en una evaluación periódica de conducción cada dos años. Los conductores estaban sometidos a una evaluación de conducción a cargo de un compañero, que había recibido formación externa en la Freight Transport Association (Asociación de Transporte de Mercancías). Se brindaba formación correctiva.

En 2009, Suckling Transport instaló ordenadores de a bordo que recogían información sobre la pericia de los conductores, tanto en cuanto a seguridad como en eficiencia de consumo de carburante. Esto hizo posible la formación “de intervención” en lugar de ser periódica. Después seleccionábamos a seis pilotos para ser nuestro equipo de instructores de conducción. Participaban en un curso de una semana a cargo de Smiths Systems, una organización de EE.UU. que se especializa en este campo. Los instructores recibían teléfonos móviles y ordenadores portátiles para poder recibir informes de los ordenadores de a bordo y comunicarse con otros miembros del equipo para corregir cualquier deficiencia que se topasen. Los ordenadores de a bordo también se utilizan para identificar acciones correctivas de investigaciones tras ocurrir algún incidente.

2. ¿Qué os motivó a empezar?

La nueva tecnología que se identificaba en la iniciativa ZIP nos convenció de que la formación “de intervención” debía reemplazar a la formación “periódica” del pasado. Esto nos permitió dirigir la formación de una forma más eficaz.

3. ¿Vuestros empleados han participado en la toma de la decisión de invertir en formación en conductores? En caso afirmativo, ¿cómo?

Durante el proceso consultamos con representantes ejecutivos y de los conductores del HSE (Comité de Salud y Seguridad de Inglaterra). Una vez que formamos el equipo de instructores de conducción, realizamos más consultas con ellos. El nuevo equipo instructor también participó en demostraciones con los formadores de conducción de los fabricantes de vehículos que utilizamos (MAN y DAF) y de los de los ordenadores de a bordo RTL, a fin de asegurar que nuestros nuevos instructores tuvieran un profundo conocimiento de los vehículos y del equipamiento a bordo.

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

Los conductores dieron todo su apoyo con los cambios. Siempre habíamos realizado charlas prácticas trimestrales en cada centro de operaciones y la participación era alta. Sin embargo, tras consultar con la plantilla, decidimos que el contenido de estas charlas debía cambiar de su naturaleza más filosófica sobre la seguridad vial en general, a debates prácticos sobre accidentes reales y potenciales. Nuestros nuevos planes de formación surgieron de estos debates.

Al comenzar la iniciativa ZIP, identificamos que la principal razón por la que los niveles de frecuencia de accidente no había mejorado durante muchos años era que, en realidad, éramos víctimas de nuestro propio éxito. A medida que teníamos menos accidentes, se reducían nuestras oportunidades de realizar acciones correctivas. Paradójicamente, la razón por la que percibimos una mejora tan buena hasta 2005 fue porque habíamos sufrido muchos accidentes y teníamos una fuente constante de causas activas y latentes que nos permitía realizar acciones correctivas.

Para poder asegurar la continuidad de dicha fuente de información, incentivamos a los conductores a enviarnos informes sobre accidentes potenciales y cercanos. Antes de hacerlo, consultamos con cada conductor para intentar ver si querían brindarnos dicha información. La respuesta era simple: les encargábamos más trabajo, veían pocos beneficios tangibles del proceso y el contacto con ellos fue pobre en los casos que nos enviaron informes.

Por lo tanto, simplificamos la tarjeta PIR (informe de accidentes potenciales, en inglés) y mejoramos la comunicación con los conductores. Y lo más importante, pedí a los conductores que imaginen un mundo en el que conducen y escuchan un mensaje sonoro que los alerta sobre la proximidad a un punto negro de accidentes o cualquier otra situación peligrosa. Les expliqué que eso sería posible gracias a la tecnología, pero que sería imposible sin el compañero que envía los detalles de ese punto negro en un informe de accidentes potenciales. Esta demostración de los beneficios de la identificación de riesgos y comunicación fue el catalizador para asegurar la cooperación que necesitábamos. En 2009, recibimos más de 300

informes de accidentes potenciales y cercanos de los conductores y pudimos comenzar a transformarlos en información estática o dinámica para el nuevo sistema de alerta sonora de los conductores.

5. ¿Cómo escogisteis qué tipo de formación era la más adecuada para vuestras necesidades?

Nuestros Director General y Director de Seguridad investigaron una serie de sistemas defensivos de formación de conductores. Antes habíamos utilizado a la Asociación de Transporte de Mercancías (FTA) y todavía utilizamos a esta organización para otros servicios. Sin embargo, decidimos implementar Smiths System, que exigía el envío un formador de los Estados Unidos a nuestra sede principal para pasar una semana con nuestro equipo de instructores. Además de la formación en sí, la semana que los instructores pasaban juntos en el hotel cercano a nuestra sede era también una gran experiencia de formación de equipo.



Equipo de formación de Smiths System

6. ¿Habéis podido cuantificar las mejoras derivadas de dichas actividades?

El Zero Incident Project estaba motivado principalmente por la incapacidad de mejorar nuestro registro de frecuencia de accidentes desde 2004. Percibimos una mejora notable tanto en frecuencia como en gravedad tras la implantación del proyecto (consultar gráficos 1 y 2). Muchos de los elementos del ZIP se implementaron de forma progresiva, por lo que todavía hoy continuamos percibiendo mejoras.

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

Ninguno de los aspectos prácticos del ZIP, o el cambio en la provisión de formación de conductores, hubieran tenido éxito sin contar con una base previa de una sólida cultura de seguridad. No se puede construir una casa sin antes construir sus cimientos.

Cuando Suckling Transport formalizó los contratos con Shell y ConocoPhillips, recibimos a 100 y 40 conductores respectivamente, según el Plan de Transferencias y Protección de Empleados, al igual que sus contratos. Eso sucedió años antes de que la plantilla creyese que realmente poníamos a la seguridad por encima del servicio. Los conductores suelen estar naturalmente ansiosos por mantener satisfecho al cliente final, por completar la entrega más allá de los obstáculos y la adversidad. Ellos relacionan al servicio con la retención del negocio y con una seguridad laboral. La única manera para que nuestra cultura de seguridad prevalezca es demostrando de forma práctica que siempre debe hacerse en condiciones de seguridad. Hay que ser paciente, armar una plataforma. Una buena idea, sola, no es suficiente.

Otros asuntos

1. ¿Persisten algunos problemas a pesar de haber tomado medidas? En caso afirmativo, ¿qué se hará para solucionarlos?

Los accidentes son el fruto de una combinación de causas latentes y activas. Las activas son frecuentemente el resultado de errores de comportamiento por parte del conductor. Es importante comprender el papel de la formación en este proceso.

Cuando la empresa contrata un nuevo conductor, se encuentra en un estado de incompetencia inconsciente (no saben que necesitan formación). Una vez que comienza la formación, se vuelven incompetentes conscientes (reconocen que necesitan formación). Tras la formación, pasan a un estado de competencia conciente y se espera que a través de una formación repetitiva permanezcan en ese estado durante su contratación.

Por desgracia, un conductor puede retroceder en ello mediante la complacencia. Como ejemplo, un conductor revisa su vehículo durante cada día y no encuentra nada durante un período largo. Al final, dicho conductor puede creer que las verificaciones son innecesarias ya que el nivel de riesgo es bajo, y dejar de comprobar, o hacerlo con menos ímpetu, hasta que ocurra un accidente.

Solucionar este problema resulta clave para conseguir nuestra meta de cero incidentes, ya que solo las medidas proactivas eliminarán a los accidentes por completo. Las observaciones de los directivos sobre conductas de seguridad mientras se trabaja son solo uno de los procesos que hemos introducido para este fin

2. ¿Prevés que se tomarán medidas para reducir los factores de riesgo más difíciles de detectar (por ejemplo, sobre la capacidad del conductor para conducir: fatiga / ingesta de medicamentos necesarios / problemas de salud)?

Suckling Transport ha incorporado pruebas tanto aleatorias como "justificadas" de drogas y alcohol, y normalmente controlamos a un 10% de nuestra plantilla cada año. Sometemos a nuestros conductores a una revisión médica cada 2 años y medio, y una vez al año si superan los sesenta

años de edad.

Tenemos consultores de salud laboral y un régimen de comprobación de adecuación física para la conducción (a) en la contratación, (b) cada 2 años y medio, (c) después de un siniestro, (d) tras 3 ausencias seguidas en un año móvil y (e) tras cualquier ausencia prolongada.

Si se toma la adecuación física como un factor contribuyente al futuro, se incrementan los parámetros utilizados en este proceso. Por ejemplo: Cambiando (d) por 2 ausencias.

3. ¿Existe algún otro equipo particular de seguridad en los vehículos que hayáis incorporado a vuestra flota o que deseáis incorporar? En caso afirmativo, ¿por qué y cómo se controla el uso de dicho equipo?

Nuestro Zero Incident Project incluyó pruebas de 14 equipamientos de seguridad. Algunos de ellos tenían que ver con las juntas del tanque o de los latiguillos, pero muchos eran elementos genéricos utilizados en la unidad tractora. Estos incluían: Sensor de objetos en cabina, ayuda a la marcha atrás en el tráiler, aviso de cambio de carril involuntario y control de estabilidad del vehículo. Estos se controlaban como parte del proyecto, y se consultaba a los clientes y a los conductores acerca de su adecuación. Los adoptados se instalaban retroactivamente o se adquirían de serie en los futuros camiones. Los rechazados quedaban registrados como tales en el documento de control del proyecto.

4. ¿Se tiene en cuenta la seguridad vial a la hora de planificar las rutas? Por ejemplo, ¿cómo aseguráis que los calendarios de entregas no ejerzan una presión sobre los conductores? ¿Buscáis cuál es la ruta más segura o más corta (con navegación por satélite, etc.)?

Para cada punto de entrega se crea un documento de evaluación del riesgo del sitio y de la ruta. Estos se guardan en una base de datos en la sede

central y en cada centro de operaciones se guardan en un archivo de documentos.

En la actualidad, el cumplimiento con la política de velocidad lo verifican los directores manualmente como parte de nuestros procedimientos de gestión de itinerario. Estos incluyen (a) controles aleatorios de las velocidades del tacógrafo con respecto a los límites de velocidad, (b) comprobaciones de que no se efectúan descansos mientras se hacen los repartos, y (c) se utilizan áreas de descanso siempre que sea necesario un descanso. Ahora mismo trabajamos con los proveedores en nuestros ordenadores de a bordo para introducir una serie de cambios. El primero creará en el sistema comprobaciones automáticas de cumplimiento con los límites de velocidad. Tengo entendido que esto se puede hacer cada dos minutos. El segundo estará relacionado con la ubicación y bloqueo geográfico de los puntos negros de accidentes y otras amenazas, con alarmas sonoras para los conductores

EIETSC quisiera agradecer a Peter Larner, Director General de Suckling Transport, por su valiosa contribución. Se pueden hacer preguntas a Peter escribiendo a: Peter.Larner@sucklingtransport.co.uk



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 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) (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 (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)
 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, MEP
 Dirk Sterckx, MEP
 Corien Wortmann-Kool, MEP

Director ejecutivo

Antonio Avenoso

Secretariado

Ellen Townsend, Policy Director
 Vojtech Eksler, Policy Analyst
 Paolo Ferraresi, Financial Officer
 Graziella Jost, PIN Programme manager
 Evgueni Pogorelov, Communications Officer
 Marco Popolizio, Project Officer
 Gabriel Simcic, Project Officer
 Daniel Ugarte, Project Officer
 Francesca Podda, Project Officer

Hoja informativa de PRAISE

Editor:
 Gabriel Simcic

gabriel.simcic@etsc.eu

Para más información sobre las actividades del
 ETSC y cómo hacerse miembro, escriba a:

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 para la Prevención de Accidentes de Suiza (bfu).