

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

Octubre  
**09**  
Hoja informativa  
**1**

## Entrevista del ECTS con DB Schenker



El ETSC lanzó en 2009 su proyecto PRAISE, “Prevención de Accidentes y Lesiones de Tráfico para la Seguridad de los Empleados” para movilizar el conocimiento necesario para crear un liderazgo en seguridad vial laboral. El proyecto avanzará la concienciación sobre la necesidad de Gestión de seguridad vial relativa al entorno laboral y brindará el a los empleadores el conocimiento para asumir dicho desafío. Asimismo, también apunta a definir unos estándares de seguridad vial laboral con “campeones” de la seguridad vial, presentando historias de éxito a los empleadores, notablemente a través de las hojas informativas sobre PRAISE. Esta hoja informativa sigue al Informe PRAISE sobre equipamiento de seguridad publicado en septiembre. El informe se puede consultar en: Informe PRAISE 1

## Índice

|  |   |
|--|---|
| Introducción a DB Schenker               | 2 |
| Gestión de la seguridad vial en Schenker | 2 |
| Área específica: Alcohol                 | 3 |
| Área específica: Velocidad               | 4 |
| Área específica: Cinturones de seguridad | 4 |
| Otras áreas                              | 5 |

## Introducción a DB Schenker

En Suecia, DB Schenker ofrece a empresas de ese país servicios de logística nacional e internacional en todas las modalidades de transporte. En la actualidad, el transporte por carretera es la principal actividad de DB Schenker. Los clientes de DB Schenker son principalmente empresas medianas y grandes de los sectores industrial, comercial y de la alimentación. DB Schenker cuenta con una red de 300 subcontratistas en Suecia, lo que constituye una flota de 4000 vehículos. Una de las subcontratas es una empresa del grupo, Schenker Åkeri AB (con 530 vehículos).

## Gestión de la Seguridad Vial de DB Schenker

1. DB Schenker adoptó la Visión Cero de Suecia (Vision Zero) para la seguridad vial, ¿qué motivó tal decisión?

DB Schenker es el principal proveedor de servicios de logística por carretera en Suecia, con más de 4000 vehículos en nuestra flota nacional. Desde diversos aspectos resulta necesario contar con vehículos seguros y que nuestros empleados conduzcan de una forma correcta y segura. Sin embargo, el factor desencadenante fue que DB Schenker profundizó sus contactos con la oficina principal de la Administración de Carreteras de Suecia (SRA, por sus siglas en inglés), en Borlänge en 2002. Este grupo de trabajo, denominado "Schenker-Ola", está todavía activo a día de hoy. La formación de este grupo fue el motivo para adoptar la "Visión Cero".

Creemos que las empresas de transporte tienen la obligación de hacer todo lo posible por evitar los accidentes, yendo más allá de simplemente cumplir con los marcos legislativos básicos para la circulación por carretera. El punto de partida necesario es una verdadera preocupación por nuestros conductores y por los demás usuarios de la carretera. Al fin y al cabo, ninguna empresa que se precie puede ignorar las consecuencias de un

accidente de tráfico grave. Invertir en la seguridad vial es una buena manera de defender la imagen de marca.

2. En 2004 desarrollasteis una estrategia de seguridad vial. ¿Podrías describirla brevemente?

La estrategia estaba basada en áreas prioritarias de acción que identificamos y que conformaban nuestra Política de Seguridad Vial. Destaca cuatro principios fundamentales, a la vez que simples:

- No circular a más velocidad de la permitida
- No consumir alcohol o drogas
- Utilizar siempre los cinturones de seguridad
- Asegurar siempre la carga de forma apropiada

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

Todavía no, pero esperamos poder compartirlas en un par de años. La principal razón para ello es que los 4000 vehículos que he mencionado no son propiedad de Schenker, sino de subcontratistas de nuestra empresa. La información sobre accidentes/lesiones/muertes ha permanecido en manos de los subcontratistas hasta principios de este año. Desde el 1 de enero de 2009 contamos con un formulario interactivo para informar sobre todo tipo de accidentes de tráfico y también si se puede determinar la razón del accidente. Para nosotros, este es el comienzo de un importante proceso de control.

4. ¿Cómo se organiza vuestra gestión de seguridad en el transporte?

La seguridad vial forma parte de la lista de responsabilidades de varios directivos: el principal patrocinador de la seguridad vial dentro de Schenker AB es el señor Bo Hallams, Director de Marketing y miembro del equipo de dirección. La seguridad vial también es responsabilidad de nuestro director de medioambiente, y dentro de nuestro departamento de tráfico de la división nacional está a cargo del grupo para el desarrollo del tráfico. Además, cada empresa subcontratada es responsable directa a la hora de atenerse a la legislación y normativa relativa a la seguridad vial.

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

El número de accidentes que tienen lugar y que se informan es bajo, por lo que es difícil sacar conclusiones, pero sospechamos que la causa principal es una falta de adaptación de la velocidad a las condiciones de la carretera y del tráfico de ese momento. Hemos llegado a esta conclusión participando en talleres con representantes de la SRA, la policía de tráfico y otros actores.

### 6. ¿Cómo lográis que vuestras subcontratas sigan vuestros requisitos de seguridad o recomendaciones?

Publicamos información a través de nuestra página web especial para empresas subcontratadas y también tenemos una revista interna en la empresa. Sin embargo, lo más importante es el diálogo directo entre nosotros y los dueños de las empresas subcontratadas en cuestión.

### 7. ¿Crees que existe un argumento convincente para invertir en seguridad vial?

Las medidas claras en pos de la seguridad vial conllevan un ahorro de combustible y de costes de manutención y reparación de los vehículos. No podemos brindar cifras exactas sobre esto, ya que dicha información pertenece a cada una de nuestras empresas subcontratadas, pero en general creemos que las actividades de seguridad vial encajan a la perfección con nuestros intereses por el medio ambiente, el aseguramiento de la calidad de los productos, etc. No hay dudas de que esto no puede no ser bueno para la actividad comercial. Por ejemplo, nuestros clientes se sienten seguros sabiendo que tenemos unas normas sólidas de seguridad, y transmitimos el mensaje principalmente a través de comunicaciones como nuestro informe de sostenibilidad, así como participando en eventos como ferias comerciales.

### 8. ¿Tenéis pensado obtener el futuro certificado ISO 39001 sobre gestión de seguridad vial?

YSí, lo tenemos pensado, ya que ya estamos certificados con ISO 9001 (sobre gestión de calidad) e ISO 14001 (sobre gestión medioambiental). Sería un paso lógico.

## Área específica: Alcohol

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

Desde 2006, la empresa de nuestro grupo, Schenker Åkeri AB" (530 vehículos), ha equipado a cada uno de sus nuevos modelos con alcolocks (en general, un 15% de los vehículos contratados por Schenker AB en Suecia están equipados con alcolocks). Asimismo, también llevamos a cabo controles de alcoholemia en nuestras terminales.

### 2. ¿Podrías explicar cómo funciona el programa de los alcolocks?

Lo que nos motivó a comenzar este programa fue creer que al volante de los vehículos de carga pesada debían estar conductores sobrios. Al principio debatimos sobre el tiempo extra que nos llevaría arrancar el vehículo, pero esa idea se esfumó rápidamente. Nuestra experiencia ha sido muy positiva y el alcolock parece funcionar muy bien hasta ahora. Todavía no hemos sabido de ninguna dificultad técnica al respecto.

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

El procedimiento es detener a la persona sospechosa de haber consumido alcohol y ponernos en contacto con la policía local para informar de los hechos (y la policía puede realizar una prueba de alcoholemia). En base al resultado, nos ponemos en contacto con la empresa subcontratada (el empleador del conductor) y se debate la situación. Es necesario buscar la mejor solución tanto para el conductor como para el vehículo o su carga. Tras ello, se organiza una reunión de seguimiento entre la empresa subcontratada y el director local de nuestra empresa.

### 4. ¿Le gustaría que el gobierno sueco u otros gobiernos adopten más medidas para evitar la conducción bajo los efectos del alcohol?

Cualquier recurso adicional para que la policía de tráfico lleve a cabo controles más frecuentes en las carreteras tendría probablemente un efecto positivo.

### Área específica: Velocidad

1. ¿Cuáles son los elementos principales de la gestión de velocidad de vuestra empresa?

Es simple: no se debe circular a velocidades excesivas y los conductores siempre deben adaptar la velocidad a las condiciones del tráfico y de la carretera. La SRA nos ha informado de que la velocidad es el factor más importante a la hora de influir en las consecuencias de un accidente.

Nuestros reguladores de velocidad, que solamente se pueden manipular por los fabricantes del vehículo o por un taller mecánico con licencia, están fijados en 80 km/h, lo que significa que los conductores no pueden superar dicho límite. El límite de velocidad legal para las combinaciones de vehículos pesados (por ej., un camión con tráiler) es de 80 km/h, pero la mayoría de las subcontratas prefieren contar con un margen adicional (km/h extra) por diferentes razones. Esto es posible ya que un camión puede ir a 90 km/h, pero solo si no remolca un tráiler. El límite de velocidad regular en carretera para otros vehículos puede ser de 90, 110 o 120 km/h.

Pocas empresas subcontratadas han fijado su regulador de velocidad en 80. Lo más normal es que lo fijen en 85 o 90, de modo que sus vehículos tengan un pequeño margen para adelantar a otro vehículo (por ej., en una pendiente), pero podemos estar orgullosos de haber fijado nuestros limitadores en 80. Así, ningún camión, incluyendo los que no remolcan un tráiler, puede ir a más de 90 km/h, incluso si legalmente puede hacerlo.

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

Cambiar la actitud sobre la velocidad es difícil. A través de nuestra web informamos regularmente a nuestros conductores sobre seguridad vial y las consecuencias de la velocidad, y también tenemos un programa de formación interactivo sobre la seguridad vial para los conductores.

3. ¿Efectuáis controles para hacer cumplir dicha recomendación? En caso afirmativo, ¿cómo?

En el pasado, realizamos controles sobre vehículos que tenían el logotipo de Schenker con la ayuda de la Sociedad Nacional Sueca para la Seguridad vial (NTF, por sus siglas originales). Ahora, la SRA nos facilita información dos veces al año: efectúan mediciones sobre segmentos de carretera con los siguientes límites de velocidad: 50 km/h, 70 km/h, 90 km/h. La conclusión de dichos informes es que todavía tenemos un problema con la velocidad en segmentos con los límites de velocidad más bajos. Lo que hemos aprendido es que alcanzar el objetivo de evitar la velocidad excesiva lleva mucho más tiempo del que habíamos previsto en el año 2004.

4. ¿Le gustaría que el gobierno sueco u otros gobiernos adopten más medidas para evitar la conducción a velocidades excesivas?

Lo mismo que antes: cualquier recurso adicional para que la policía de tráfico lleve a cabo controles más frecuentes en las carreteras tendría probablemente un efecto positivo.

### Área específica: Cinturones de seguridad

1. ¿Cuáles son los elementos principales de la gestión de velocidad de vuestra empresa?

Nuevamente, todos nuestros conductores deberían ajustarse a la legislación y ponerse siempre los cinturones de seguridad. En la actualidad, un 60% de los vehículos están equipados con alarmas de cinturones de seguridad, y esta cifra crecerá con el tiempo.

2. ¿Cuál es el procedimiento si identificáis a un conductor que no se pone el cinturón?

Informamos a su empleador (a la subcontrata en cuestión) sobre lo sucedido y le pedimos que recuerde nuestras normas a los conductores. Tras ello, solicitamos una respuesta a la empresa subcontratada.

### Otras áreas

1. ¿Existen otras fuentes de accidentes o lesiones que afecten a vuestra empresa? En caso afirmativo, ¿os habéis encargado de ellas o estáis planeando hacerlo?

En Suecia, más particularmente en el área de Gotemburgo, se han producido una serie de los llamados vuelcos de carga. La SRA de la región creó un grupo para profundizar en las posibles causas. Uno de los resultados de estas reuniones fue incorporar nuevas señales advirtiendo a los camiones pesados sobre curvas cerradas. En Schenker, hemos incidido especialmente en lo referente a una distribución dispar de la carga entre el camión y el tráiler. Un camión vacío con un tráiler cargado en su totalidad es una combinación que exige el máximo cuidado y bajas velocidades.

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 / problemas de salud)?

No tenemos planes a corto plazo, pero el proceso de trabajo sigue activo y esperamos estar listos para lidiar con desafíos como estos en el futuro.

3. ¿Existe algún otro equipo particular de

seguridad en los vehículos que hayáis incorporado a vuestra flota o que deseáis incorporar?

Recientemente hemos equipado a nuestra flota nacional con nuevos ordenadores de mano para medir la carga, y algunas de las empresas subcontratadas optan por instalar una "caja negra" para registrar el consumo de combustible y la velocidad.

4. ¿Cómo se tiene en cuenta la seguridad vial a la hora de planificar las rutas?

Los calendarios se establecen entre Schenker y las empresas subcontratadas para asegurar que el tiempo de realización del recorrido sea suficiente. En este sentido, el calendario de entregas no constituye una presión para que los conductores pisen el acelerador.

El ETSC quisiera agradecer a DB Schenker por su contribución. Para preguntas relativas a DB Schenker, póngase en contacto con la Srta. Monica Jadsen Holm

Monica.Holm@dbschenker.com

## Miembros

Association Prévention Routière (APR) (F)  
Accident Research Unit - Medical University Hannover (D)  
Austrian Road Safety Board (KfV) (A)  
Automobile and Travel Club Germany (ARCD) (D)  
Automotive safety centre, University of Birgmingham (UK)  
Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV) (B)  
Centro di ricerca per lo studio dei determinanti umani degli incidenti stradali" (CESDUIS), University of Modena e Reggio Emilia (I)  
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)  
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 Vehicle Administration Centre (AKE) (F)  
Folksam Research (S)  
Fondazione ANIA (I)  
Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)  
Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) (E)  
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)  
Motor Transport Institute (ITS) (PL)  
Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics (TRAIL) (NL)  
Nordic Traffic Safety Council (Int)  
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  
Dieter-Lebrecht Koch  
Dirk Sterckx  
Ines Ayala Sender

## Director general

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, Intern

## Hoja informativa sobre PRAISE

Editor:  
Gabriel Simcic

[gabriel.simcic@etsc.eu](mailto: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](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) y el Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes (bfu).