

SEGURIDAD VIAL LABORAL ESCENARIO PREVENTIVO NECESARIO. ISO 39001, LA HERRAMIENTA IDEAL

CARLES SALAS OLLÉ

TRANSPORTES URBANOS Y SERVICIOS GENERALES, S.A.L. (TUSGSAL)

csalas@tusgsal.es

LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES SUPONEN UNA DE LAS CAUSAS CON MAYOR IMPACTO EN LA SEGURIDAD Y SALUD DE LOS TRABAJADORES. LAS EMPRESAS HAN DESVIADO LA ATENCIÓN SOBRE LOS ACCIDENTES VIALES, ARGUMENTANDO QUE SOBRE AQUELLO QUE SUCEDE FUERA DEL ÁMBITO FÍSICO Y/O TEMPORAL DE LA JORNADA LABORAL, NO ES PRIORITARIO INTERVENIR, Y CREYENDO QUE ASÍ AHORRAN COSTES. LA NORMA ISO 39001 ES LA HERRAMIENTA MÁS EFICAZ PARA ABORDAR ESTE ASUNTO.

La seguridad vial es uno de los asuntos de salud pública de mayor importancia. Así lo reconocieron la Organización Mundial de la Salud (OMS) y Naciones Unidas (UN) a través de sendos informes y resoluciones. [1]. Asimismo, UN proclamó el decenio de acción para la seguridad viaria 2011-2020 y, en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, se proclamó la "Declaración de Moscú", en la que se invitó a la comunidad internacional para velar y destinar recursos en pro de la seguridad vial.

El por qué esto es así, tiene respuestas económicas y configura un escenario propicio para que las administraciones encuentren *partners* y razones para combatir los accidentes de tráfico, incluso con objetivos como cero accidentes de tráfico,

como es el caso de Suecia en los años noventa. La Unión Europea ha desarrollado un enfoque estratégico para que los países trabajen con la estrategia de cero accidentes, planteando para el 2020 reducir a la mitad el número de víctimas mortales y para el 2050 el objetivo cero muertos para el transporte por carretera.[2]

Así, importantes estudios inciden en los costes sobre el erario público, las víctimas o las empresas a las que pertenecen las víctimas. Existen estimaciones acerca de que el coste de los accidentes de tráfico oscila entre el 1.2-2.3 del PIB anual [3], o que el valor de una muerte oscila entre el 60*PIB/cápita y el 80*PIB/cápita; y el de una lesión grave entre el 12*PIB/cápita y el 24*PIB/cápita.[4]



SEGURIDAD LABORAL VIAL. NUEVO Y VIEJO ESCENARIO PREVENTIVO...

La seguridad vial laboral (SLV) es un aspecto de la prevención, sobre el que no se ha puesto el foco necesario para desarrollar planes que reduzcan la accidentalidad y sus costes.

Los conocidos planes de movilidad han quedado en muchas ocasiones como documentos poco desarrollados. En el mejor de los casos, se han llevado a cabo tímidas acciones pero no han sido desarrollados planes de actuación integral en las empresas. Aun siendo incentivados por la normativa española, ello no ha producido el auge que pudiera haberse previsto.

Esta situación parece cambiar debido al reconocimiento de responsables empresariales, sindicales, gubernamentales y de profesionales implicados, de la necesidad de integrar este campo de la prevención en los sistemas de gestión de las empresas.

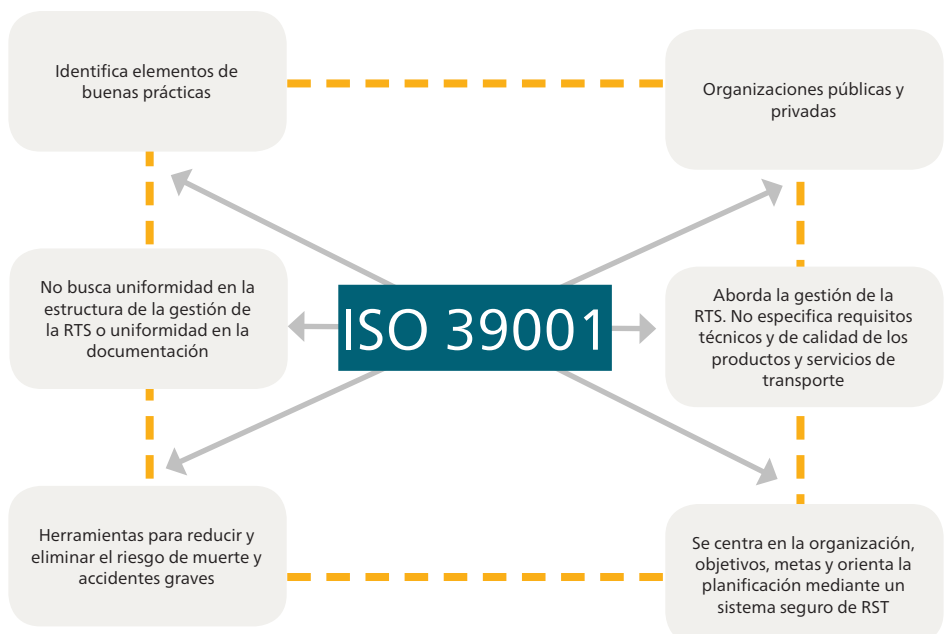
Este concepto de la prevención, incide sobre el abandono de la idea de que las empresas solo pueden y/o deben practicar la prevención en horario laboral y en las instalaciones de las mismas, pasando a un plano más holístico que vaya más allá de estos límites horarios o físicos.

La SLV, es un escenario para integrar este enfoque, sin el cual existirán riesgos y daños a la salud que implican costes, [5] que estarán descontrolados (no identificados o identificados indebidamente, sin medidas preventivas o con medidas asociadas pero no adecuadas, etc.).

NORMA UNE-ISO 39001: HERRAMIENTA IDEAL

Los planes de movilidad son una buena herramienta, siempre que se planifiquen para llevarse a cabo. De forma inversa a lo esperado, cuando algo se planifica para que solo sea un elemento documental, puede resultar contraproducente para la organización.

Pero además, ha aparecido la norma ISO 39001 sobre sistemas de gestión de SLV, la cual proporciona una herramienta de trabajo para una buena prevención de los accidentes viales laborales, reduciendo las víctimas, heridos y costes de accidentalidad. Se trata de una norma aplicable a toda clase de organizaciones e instituciones (públicas o privadas) independientemente del tamaño o sector al que pertenezcan; abogando por la movilidad responsable en las empresas.



Algunas actividades de las organizaciones, cubiertas por el sistema de gestión de la seguridad vial son:

- Uso del sistema vial para los empleados, in itinere o en misión, en vehículos públicos o privados, como pasajero o conductor, y como peatón o ciclista.
- Transporte de bienes y personas dentro del sistema vial realizado por la organización o contratado a terceros.
- Actividades que generan tráfico hacia o desde localizaciones controladas o influenciadas por la organización como supermercados, colegios y espacios muy visitados.

- Distribución de servicios y productos para el sistema vial, como servicios de transporte, gestión, planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras, vehículos y productos relacionados con ellos y respuesta médica de emergencia.

Aun a pesar de que algunas organizaciones solo tienen un pequeño número de procesos relacionados con cuestiones de seguridad vial, estos pueden ser importantes para la reducción de los muertos y heridos graves.

La norma se basa en los 4 factores a considerar en la SLV desde las empresas como son: humanos, viales, vehículos y organizativos.

- En el contexto del **factor humano** se plantean asuntos tales como: selección de conductores, habilitación de permisos, entrenamiento y formación, evaluación de riesgos, incentivos a la seguridad, uso de dispositivos (móvil, GPS), monitorización de comportamientos, monitorización de tiempos de trabajo y descanso, grupos de discusión, buenas prácticas, vigilancia de la salud o comunicación de incidencias.

- En el de **factor vial** se abordarían aspectos como la colaboración con las administraciones responsables de las vías (p.ej. detección y comunicación de puntos negros en la actividad habitual de la empresa o sus cercanías).

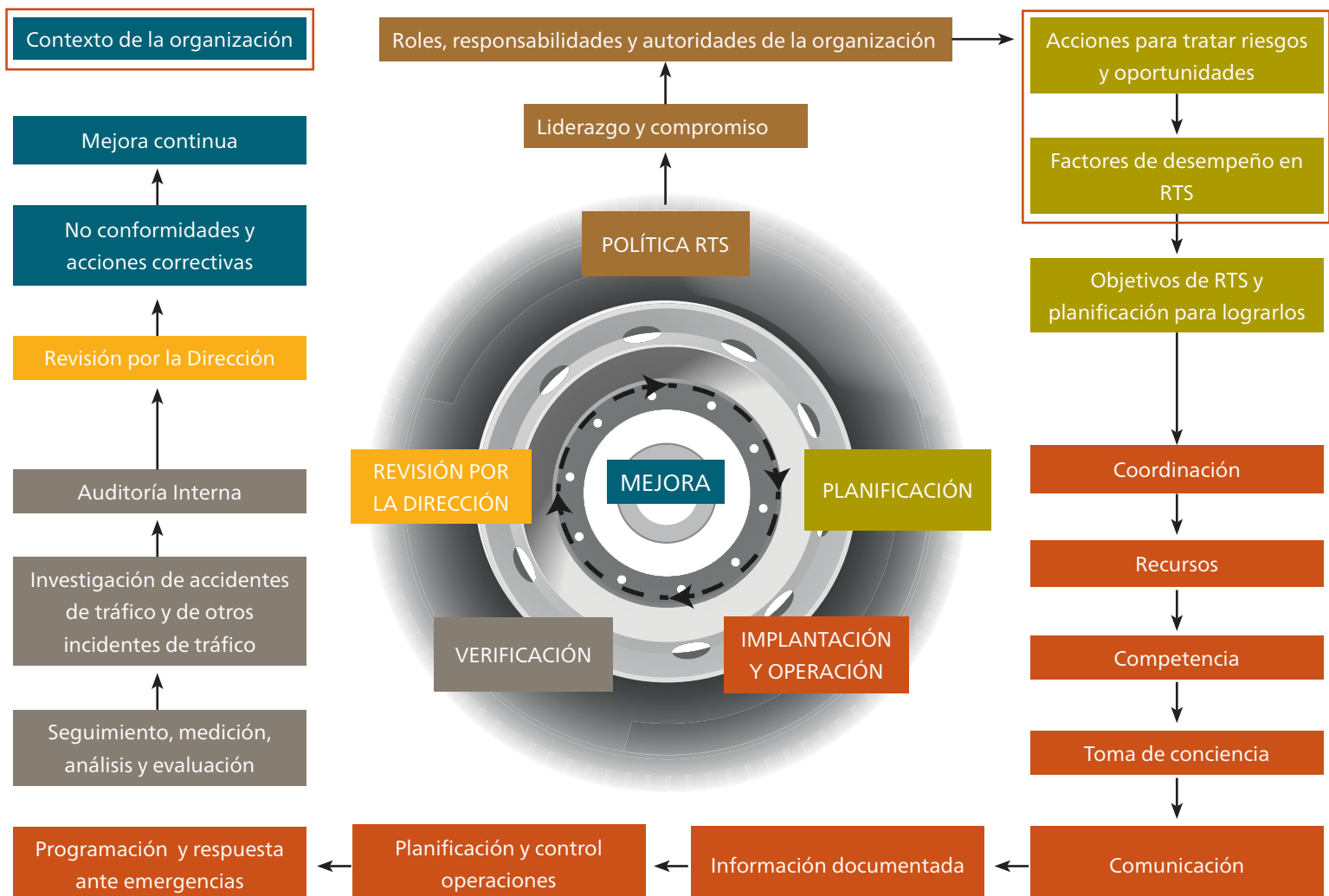


- En el **factor vehículo** fomento de modalidades seguras, selección de vehículos seguros, aspectos ergonómicos, utilización de vehículos privados, inspección de vehículos, mantenimiento de vehículos o comunicación de averías.
- En el de **factor organizativo**: plan de SLV, teletrabajo, teleconferencias, flexibilidad horaria, optimización parking de empresa, planificación de rutas, respuesta a

cambios (climáticos, atascos, etc.), investigación de accidentes, políticas para proveedores y políticas para clientes.

El enfoque no es de cara a la calidad del producto o servicio, sino a un sistema seguro que identifique elementos de buenas prácticas y que no suponga la necesidad de una uniformidad documental ni de gestión del sistema de SLV.

REQUISITOS QUE CONFORMAN EL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL



La implantación de la norma ISO 39001 conlleva tres grandes ventajas para las organizaciones:

- Promueve un enfoque de sistema seguro, cuyo objetivo es la eliminación de muertes y heridos graves derivados de los accidentes de tráfico.
- Evita importantes costes económicos y pérdidas de beneficios en la empresa, al tiempo que puede mejorar la productividad y rentabilidad de su negocio.[6]
- Refuerza su posición en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, apostando por la responsabilidad compartida de la Seguridad Vial.

CONCLUSIONES

La delimitación de la prevención de riesgos laborales al ámbito exclusivamente empresarial, así como al ámbito documental, no son prácticas óptimas si la pretensión es la efectividad y eficiencia que permita un buen balance coste-beneficio en toda su extensión.

Resulta evidente, que las condiciones de trabajo de las personas no solo se producen en el entorno de las empresas donde trabajan, existiendo múltiples factores.

La SLV es un buen campo para manejar estos conceptos.

ISO 39001 es una magnífica herramienta para abordar con solvencia este ámbito de gestión preventiva tan visible como necesario. Cualquier empresa que se implique decididamente en reducir accidentes y costes por accidentes viales encontrará en la norma una muy buena solución.

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra, OMS Abril de 2004
- [2] Libro blanco del Transporte 2011 (Documento de trabajo de la Comisión). "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible". UE. 2011.
- [3] Small Martin, Bailey Trevor, Lydon Mary "Work related work safety. January 2014" Royal Automobile Club of Victoria. ISBN 978-0-09804913-4-0. Enero 2014.
- [4] "El verdadero costo de las colisiones viales. El valor de una vida y el costo de una lesión grave". IRAP Worting House Basingstoke Hampshire Reino Unido. www.irap.net
- [5] Salas Ollé, Carles. "Minimizar las pérdidas: uno de los principios guía para la competitividad empresarial. La PRL como área de gestión que contribuye a ello de forma decisiva". MC Salud Laboral, Abril 2013, núm. 25
- [6] https://www.aenor.es/AENOR/certificacion/seguridad/seguridad_vial.asp#VRRWtSnUPmg

