



LA SEGURIDAD VIAL
EN EL ÁMBITO EMPRESARIAL
15 DE MARZO DE 2017
SALA DE CONFERENCIAS DEPORTIVAS ACED

Donostia

15 marzo 2017



MICHELIN

GROUPE RENAULT

FUNDACIÓN PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



La seguridad vial, como valor sostenible de la cultura y la gestión de la seguridad y salud de las personas, las organizaciones, su logística y la sociedad.

Ponente:

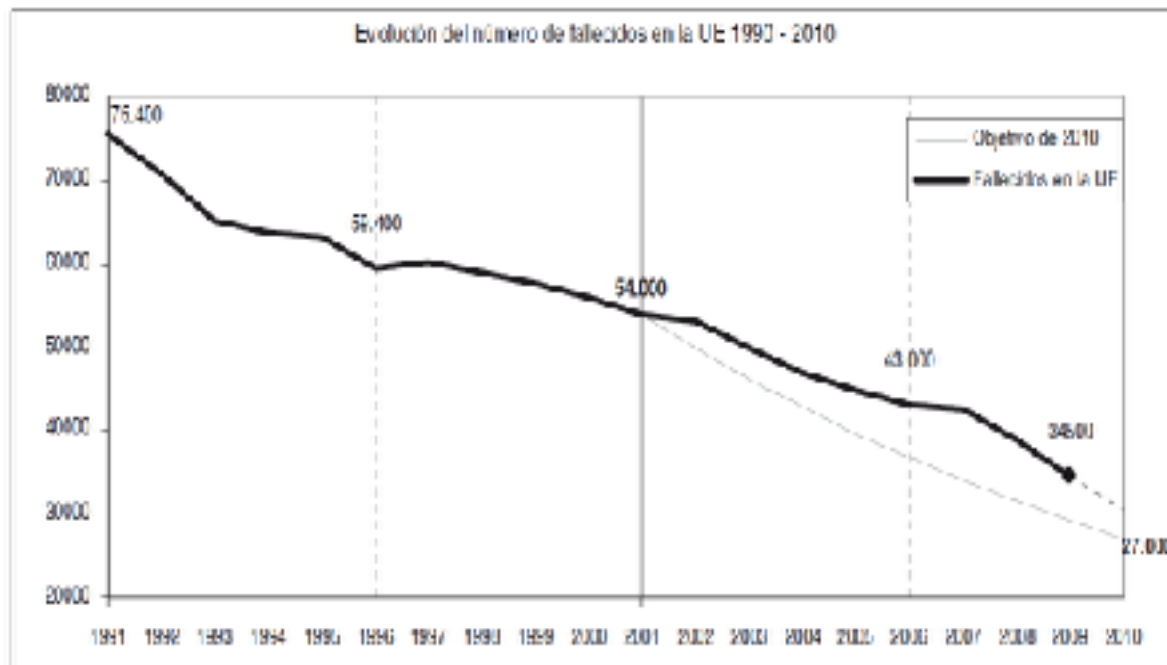
D. Josu Rekalde Atela.

Jefe Dpto. Calidad, SST y GA de **CYCASA**



Estadísticas de fallecimientos en la UE 1990-2010

de la COM(2010) 389. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, Hacia un espacio europeo de seguridad vial.

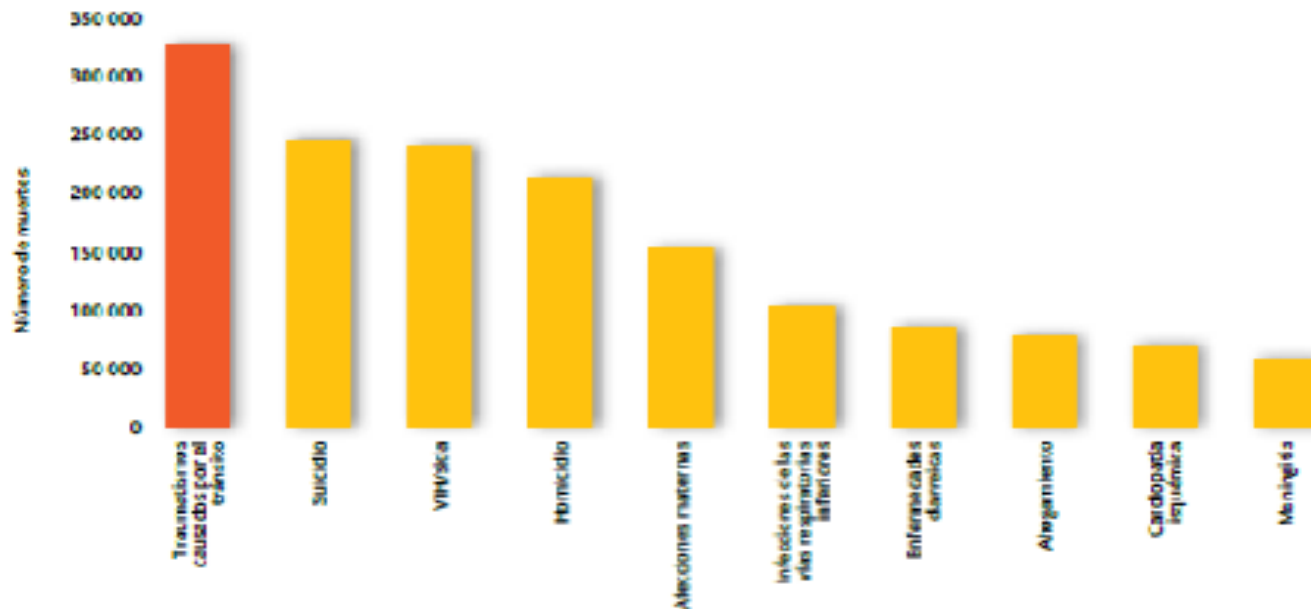


datos del Informe sobre la situación de la mundial de la seguridad vial 2015

Muertes por traumatismos de trafico

FIGURA 1

Las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años, 2012



CYCASA, Canteras y Construcciones, S.A:



Año constitución: 1981

Nº personas directas : Media de 104 en Diciembre de 2016

Actividad de la empresa:

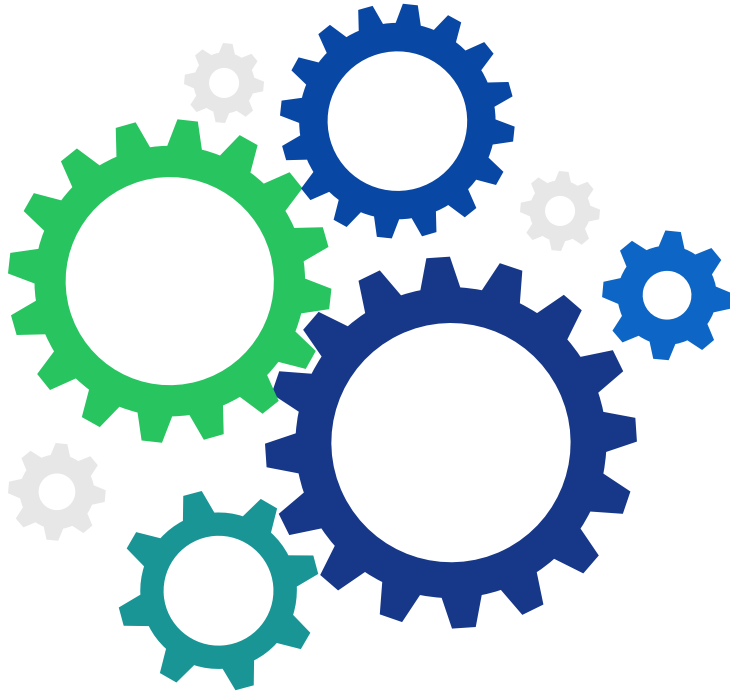
- > Producción y comercialización de áridos.
- > Ejecución de obras de construcción ferroviarias, civiles y de edificación.
- > Servicios de conservación de carreteras, infraestructura ferroviaria y de edificación, jardinería y zonas verdes.

Ámbito actuación: Estatal, con mayor incidencia en el País Vasco y Castilla y León.

Empresa registrada en los sistemas de gestión de la Q, SST y GA, con la ISO 9001:2004, OHSAS 18001:2007 e ISO 14001:2004 por AENOR.



Seguridad Vial, conceptos y definiciones



- La norma ISO 39001:2012, define la **Seguridad Vial (SV)**, como: **Factores** y condicionantes de los accidentes de tráfico, y otros incidentes de tráfico que tienen un impacto, o potencial de tenerlo, en la muerte, o heridas graves de los usuarios de la vía.
- **Vía pública** : Superficie que usan los vehículos y las personas para viajar; incluida la zona colindante. (Se incluyen los ferrocarriles, si hay cruces a nivel o tranvías que circulan por la vía publica).
- **Sistema vial**: Vía pública, vehículos, sistema de emergencias medicas y usuarios de la vía, si como sus interacciones.
- **Usuario de la vía**: cualquier persona que se encuentra en la vía publica.
- **Trafico vial**: Uso motorizado o no de la vía Publica.
- **Accidente de trafico**: Colisión u otro tipo de impacto dentro de la vía publica que causa muerte, lesión o daño.
- **Incidente de trafico**: suceso proveniente de un elemento de seguridad vial o de factores externos al mismo.
- **Elementos comunes** :
 - > **Las personas** son el primer elemento común de todas las definiciones y de todos los procesos de la organización.
 - > **Los vehículos, maquinarias y equipos móviles**, son el segundo elemento común de todas las definiciones y de casi todos los procesos de la organización.
 - > **Vías publicas**, el tercer elemento común de todas ellas, también parte de casi todos los procesos.

CRITERIOS DE VALOR DE LA SEGURIDAD VIAL COMO ELEMENTO DE GESTION

Los criterios de valor que apoyaron la decisión de incorporar la seguridad vial, como elemento integrante de la gestión de la SS, se fundamentaron en tres ámbitos específicos:



Legales



Mejora e innovación



Estratégicos



Adecuación a la estrategia de la UE



Organizacionales y funcionales



A - LEGALES

1. **Cumplir con el principio** del literal d) del Art. 15 de la ley de prevención de riesgos laborales, que habla de adaptar el trabajo a la persona, en especial en lo que respecta a la concepción de los puestos, así como a la **elección de los equipos de trabajo y de producción**.
2. **Planificar la prevención** buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones del trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo, de acuerdo al literal g) del mismo Art. 15 de la Ley 31/1995.



B - ESTRATEGICOS

1. **Llevar a cabo el objetivo** recogido en su Política de “Establecer la salud (bienestar físico, psíquico y social) como elemento estratégico y punto de partida del desarrollo y gestión de las competencias.
2. **Alcanzar un alto nivel de seguridad y salud en el trabajo y** compromiso de prevención de los daños y el deterioro de la salud y de la mejora continua de la SST y el desempeño de la SST, recogido también como objetivo estratégico.
3. **Garantizar la participación e información de todos los trabajadores**, así como **su derecho a consulta** en todo el proceso de aplicación del sistema de SST, también de sus objetivos estratégicos.



CRITERIOS DE VALOR DE LA SEGURIDAD VIAL COMO ELEMENTO DE GESTION

C - ORGANIZACIONALES Y FUNCIONALES

1. **Como método de verificación del grado de la satisfacción laboral** de algunos de los aspectos de las consultas realizadas a lo largo de los 12 últimos años, de las que aspectos de la misma se perciben vinculadas a la producción, obras o servicios.
2. **Complemento al desarrollo de un plan de detección y prevención** de los riesgos derivados de los diferentes puestos, actividades de la producción, obras y servicios de la organización directamente vinculadas a la utilización de vehículos.
3. **Integración de las actividades derivadas de los procesos, en un solo elemento de gestión, donde se incorporen las mejoras** susceptibles a un modelo de gestión de la prevención, acorde a la **OHSAS**, y la gestión por procesos y basado en las personas, y sus actividades.



D - MEJORA E INNOVACION

1. **Lograr una transparencia en tiempo real de los centros de trabajo activos** de la organización, y sus registros, con los vehículos, las actividades, obras y servicios que permitan un seguimiento de los controles operacionales de los riesgos que se hayan podido detectar en ellos, o en sus desplazamientos.
2. **Desarrollo gradual del sistema** que permita aplicar la herramienta y los registros de los procesos, las personas, y las actividades en curso de la organización, con datos incorporados al mismo, **mediante equipos en movilidad** y hardware/software de mayor uso en el mercado, de manera de lograr un sistema maduro de la SST.
3. **Establecer una comparativa con indicadores idénticos** para las evaluaciones de riesgos derivados de la seguridad vial y los de las consultas y propuestas de participación de todas las personas de la organización.



E - ADECUACION A LA ESTRATEGIA Y PROGRAMAS DE LA UE

1. **Profundizar las políticas de la organización** orientando las mismas a la Comunicación COM (2010) 389 final sobre seguridad vial 2011-2020, donde entienden necesario un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta las sinergias con otros objetivos. Siendo necesario, a pesar de los avances significativos realizados en seguridad vial, proseguir y consolidar los esfuerzos.
2. **En el marco de las orientaciones políticas**, la Comisión considera que deben emprenderse las tres acciones siguientes:
 - > Establecer un marco de cooperación estructurado y coherente, basado en las mejores practicas en todos los Estados miembros.
 - > Adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad urgente y creciente de reducir el numero de heridos en accidentes de circulación.
 - > Mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular de los motociclistas, cuyas estadísticas de accidentes son especialmente preocupantes.
3. **Principios de la seguridad vial:**
 - > Alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa, con sus acciones centradas en los ciudadanos, animándoles a asumir su papel como responsables principales de sus seguridad y de los demás.
 - > Un desarrollo y enfoque integrado sobre la seguridad vial, donde es necesario que todos los ámbitos políticos, estrechamente vinculados entre si, tales como la energía, medio ambiente, empleo, educación, juventud, sanidad publica, investigación, innovación, tecnología, justicia, seguros, comercio y asuntos exteriores entre otros.
 - > Subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida, con compromisos y acciones concretas, en los ámbitos de sus competencias.

Objetivo de la seguridad vial



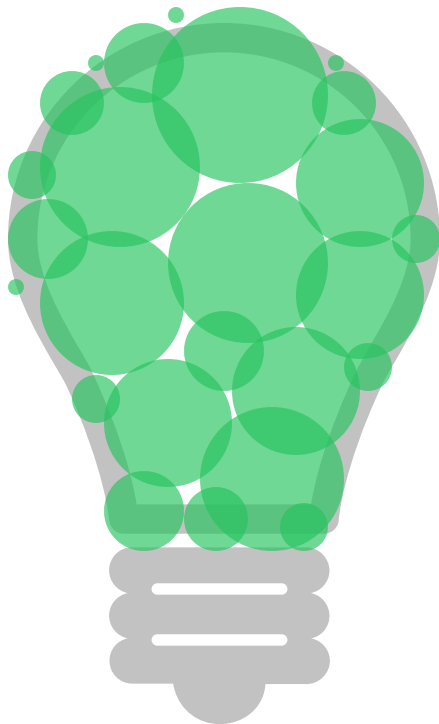


Son esenciales la educación, la formación y el cumplimiento

Objetivos estratégicos

Los usuarios (las personas) son el primer eslabón de la cadena de la seguridad vial. Independientemente de las medidas técnicas aplicadas, la efectividad de las políticas depende en ultima instancia de los usuarios. Por ello, son esenciales la educación, la formación y el cumplimiento.

Los siete objetivos propuestos por la Comisión



- 1. Mejora de educación y la formación de los usuarios de la carretera.**
- 2. Mayor cumplimiento de las normas de circulación.**
3. Mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
- 4. Vehículos mas seguros.**
- 5. Promoción de las tecnologías mas modernas para aumentar las seguridad vial.**
- 6. Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones.**
7. Protección de los usuarios mas vulnerables de la carretera.

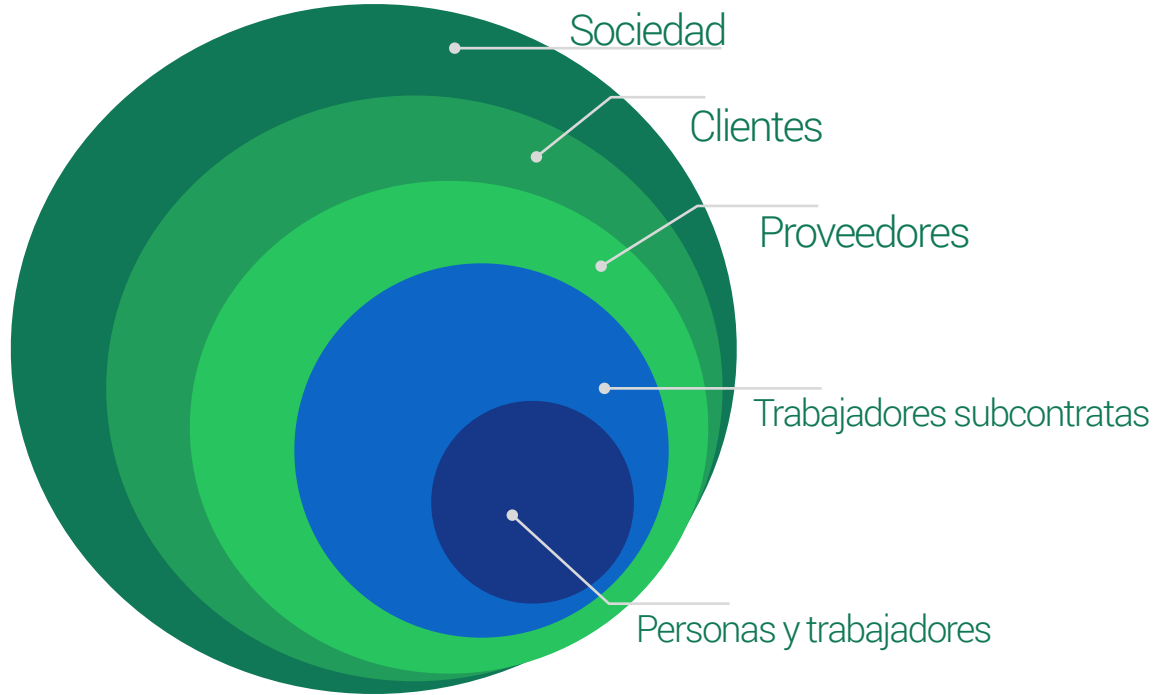
Nuestras actuaciones han sido sobre los cinco marcados en verde.

Bajo el eje de las personas, y con los elementos desarrollados desde la educación (competencia), la formación (procedimiento) y el cumplimiento (desempeño).

“Las personas, capital generador de valor sostenible, e hilo conductor de los procesos, subprocesos, de producción, obras o servicios, equipos, maquinaria y logística de las organizaciones y la sociedad”.

El modelo de gestión de la empresa, fundamentado en la **filosofía de la mejora continua y la excelencia**, se orienta:

- A la **satisfacción del cliente**, tanto público como privado,
- A la **satisfacción de las personas de la organización y de quienes actúan en su nombre.**
- A la **satisfacción de la sociedad** en la que desarrolla su actividad y
- A la **satisfacción de sus accionistas**, a través de la obtención de los mayores beneficios tanto económicos como sociales.





La gestión de los riesgos de seguridad en base a la salud de las personas, los procesos, la organización, sus competencias y su desempeño, en el uso de su maquinaria, equipos, sus vehículos productivos o logísticos.



La gestión de los riesgos de seguridad

Competencia	Organización y Funciones	Desempeño
• Competencias Generales • Competencias específicas • Conocimiento • Habilidades • Experiencia • Formación • Aptitudes • Actitudes	• Política • Manuales de procedimientos y SGI • Funciones y Responsabilidades • Proyecto, obra o servicio • Vehículos ligeros • Equipos y Maquinaria • Logística y operación.	• Con competencia verificada. • Condenciación reiterada. • Mantenimiento preventivo, correctivo y perfectivo. • Control, seguimiento y transparencia. • Vida útil y reposición sistematizada. • Gestión de las personas y los medios auditados

Gestión de personas, Centros de trabajo, Procesos y Equipos Móviles

La gestión de la SST y la evaluación y prevención de las personas, centros de trabajo, procesos, los medios auxiliares y equipos móviles necesarios en ellos, se inició con la elaboración de un mapa de riesgos desde la siguiente matriz



Factores de exposición, de resultado final e intermedios de resultado, desde la seguridad vial, hacia, desde, y en los centros de trabajo.



Por qué lo hemos hecho



Para poder gestionar dentro de un mismo marco y con un mismo criterio, la seguridad de nuestros clientes, nuestros productos y servicios, de nuestras personas, de quienes actúan en nuestro nombre, y nuestro entorno mientras se desplazan en vehículos ligeros, pesados o maquinaria.

Año	Nº personas	Km/año automóvil	En Misión km	In Itinere Km	Maquinari a camiones	Total Km / año
2015	72	45.000	1.010.00	1.193.200	1.036.800	3.240.000
2014	68	47.000	964.200	1.212.000	1.010.600	3.196.000
2013	63	44.500	876.250	1.070.000	857.250	2.803.500

Para qué lo hemos hecho

Para poder gestionar con eficiencia y seguridad los tráfico de personas y bienes, derivados de nuestros productos y servicios, tanto en las actividades productivas, de su almacenamiento, logística y transporte desde su inicio a destino.

Cómo lo hemos hecho

Desarrollo de una herramienta de gestión que identifica y permite la coordinación, por centro de trabajo:

Vehículo ligero

Vehículo pesado de transporte por carretera.

Vehículo o maquinaria pesada de OC / OF

Las personas autorizadas a usarlas y sus registros

Su formación suficiente y experiencia.

Su competencia en los que se requiera.

Análisis de los riesgos y evaluación



Comunicación, información / formación.

Seguimiento, verificación y control.

Innovación e inclusión de vehículos eléctricos y gas en nuevas adjudicaciones de servicios.

Nuestras buenas practicas en educación y formación de los usuarios

Y con las siguientes buenas prácticas



Nuestras buenas practicas desde las personas:

Compromiso de uso de los vehículos asignados, con desempeños esperados, conocidos y aceptados, equivalentes a los propios.

Pago personal de las posibles sanciones derivadas de infracciones de trafico.

Asunción de la responsabilidad de aportar denuncia de los incidentes de trafico con consecuencias y lesiones propias o daños a terceros.

Compromiso expreso de descanso suficiente para los conductores de equipos de personas, tras trabajo nocturno.

Compromiso de uso adecuado de las dietas, con lugares de descanso con recorridos coherentes a las zonas de trabajo en obras lineales.

Compromiso con una baja siniestralidad.

Consumos de combustibles controlados y declarados.

Adaptación a los cambios derivados de los diferentes tipos de vehículos.

Compromiso con la realización de pruebas psicotécnicas establecidas para los tráficos ferroviarios y/o establecidos por la organización.

Se incluyen el análisis de consumo anual de dos UTEs.

Consumos directos de combustibles del año 2015 en central, obras y servicios.

FECHA	GASOLINA	GASÓLEO B	GASÓLEO A
	(litros)	(litros)	(litros)
ene-15	1.563,53	0,00	14.377,52
feb-15	2.120,12	1.070,00	13.501,58
mar-15	2.269,54	3.789,00	16.827,97
abr-15	2.270,27	0,00	14.532,20
may-15	29,40	5.239,00	0,00
jun-15	2.155,33	2.940,00	16.718,99
jul-15	2.566,66	570,00	14.465,39
ago-15	1.676,45	500,00	13.733,94
sep-15	1.712,49	0,00	12.284,40
oct-15	387,22	0,00	14.463,93
nov-15	1.773,87	1.014,00	14.295,53
dic-15	1.860,33	399,00	13.904,35
TOTAL	20.385,21	15.521,00	159.105,80
% sobre el total	10,5%	8,0%	81,6%

COMBUSTIBLE	TOTAL UTE	PARTICIPACIÓN CYCASA/UTE	CYCASA	
	(litros)		(litros)	(kWh)
GASOLINA	5.751	45%	2.588	25.754
GASÓLEO B	44.883	45%	20.197	201.008
GASÓLEO A	4.378	45%	1.970	19.609
TOTAL	55.012	45%	24.755	246.370

COMBUSTIBLE	TOTAL UTE	PARTICIPACIÓN CYCASA/UTE	CYCASA	
	(litros)		(litros)	(kWh)
GASOLINA	2.179	20%	436	4.337
GASÓLEO B	0	20%	0	0
GASÓLEO A	90.529	20%	18.106	180.193
TOTAL	92.708	20%	18.542	184.530

Consumos directos de combustibles del año 2015 en cantera.



FECHA	GASÓLEO B	EXTRADISEL	TOTAL COMBUSTIBLE
	(litros)	(litros)	(litros)
ene-15	21.278	9.339	30.617
feb-15	44.843	5.241	50.084
mar-15	60.881	5.000	65.881
abr-15	50.736	7.651	58.387
may-15	52.074	6.000	58.074
jun-15	54.240	5.001	59.241
jul-15	66.102	8.000	74.102
ago-15	62.985	9.775	72.760
sep-15	78.539	9.992	88.531
oct-15	74.500	17.695	92.195
nov-15	60.139	11.614	71.753
dic-15	54.143	8.000	62.143
TOTAL	680.460	103.308	783.768

Seguimiento en una ute, por vehículo y maquinaria año 2015

Gasolina en Vehículos	7,4 %
Gasóleo B en Maquinaria	5,6 %
Gasóleo A en Veh./Maqu.	57,8 %
Gasolina en UTEs	1,7 %
Gasóleo B en UTEs	9,6 %
Gasóleo A en UTEs	15,3%





LA SEGURIDAD VIAL
EN EL ÁMBITO EMPRESARIAL
15 DE MARZO DE 2017
SALA DE CONFERENCIAS DEPORTIVAKO ATEGI

Donostia

15 marzo 2017



GROUPE RENAULT
FUNDACIÓN PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

CYCASA

The logo for CYCASA, featuring a stylized red and grey 'C' symbol above the word "CYCASA" in a bold, sans-serif font.

"Eskerrik asko"