

Ole Thorson, ingeniero y experto en seguridad vial: “Hemos antepuesto otros valores a la integridad física, a la vida del ciudadano”



Ole Thorson Jorgensen (Copenhague, Dinamarca, 1941) es Doctor Ingeniero de Caminos por la Universidad Técnica de Dinamarca (DTU) y la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). Fue profesor asociado de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la UPC. Experto en temas de movilidad y seguridad vial, Thorson ha trabajado en la organización del tráfico, transporte y movilidad en numerosas ciudades

españolas, del resto de Europa y de América Latina, y dirigió la planificación del tráfico en el Ayuntamiento de Barcelona entre 1970 y 1989.

Defensor de la movilidad sostenible y segura, de los derechos de los peatones y del transporte público sobre los vehículos particulares, Thorson es director de la consultoría de movilidad Ingeniería de Tráfico, S.L. (INTRA) desde el año 1972, así como presidente de la Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT) y de la Federación Internacional de Peadones (IFP).

También forma parte de otras entidades sin ánimo de lucro: es vocal de la asociación Catalunya Camina-Derechos del Peatón, y cofundador de la asociación Promoció del Transport Públic (PTP).

que un paso de peatones no es calzada, sino una parte integral de la acera.

Un gran número de los heridos y fallecidos en la movilidad son peatones, el modo de transporte básico del ser humano. En las zonas urbanas hay más peatones que conductores y esto debe reflejarse en la organización de las calles y carreteras. Es especialmente importante solucionar los puntos de la red vial en que se cruzan peatones y usuarios de vehículos.

Los itinerarios de peatones deben tener continuidad y ser seguros y prioritarios. Faltan algunos pasos de peatones en las calles, pero es que en las carreteras ni existen. Hay más facilidades para que los animales crucen de modo seguro una carretera (pasos ecológicos) que para que lo hagan los seres humanos.

Para empezar, ¿qué es exactamente la “movilidad sostenible”? Es un término que escuchamos a menudo, pero cuyo auténtico significado muchos ciudadanos desconocemos.

Movernos cada día de manera que las emisiones contaminantes y el ruido de nuestra movilidad sean mínimos, que nuestra movilidad respete a los demás usuarios de la vía pública y que logre un entor-

no seguro. La movilidad personal debe incorporar conceptos y valores de las necesidades de los demás y no gastar los recursos limitados de energía.

Usted siempre ha sido un defensor a ultranza de los peatones, que son mayoría en la vía pública, y opina que las normas deberían favorecerles a ellos por encima de los conductores. Incluso afirma, por ejemplo,

Seguimos diseñando el espacio público de forma que casi todos los pasos de peatones se sitúan en las calzadas, indicando que la prioridad es para el conductor. Con el gran número de peatones y su exposición al riesgo podríamos pensar en cambiar el sistema y definir el paso de peatones como una parte integral de la acera. En los casos en que esto no fuese posible, se debería regular el paso con semáforos adaptados a las

SUMARIO

Entrevista a Ole Thorson, ingeniero y experto en seguridad vial	1
El deporte y sus efectos beneficiosos	4
El Ministerio de Justicia rectifica el anteproyecto de reforma de la ley de procedimiento laboral	5
Opinión. El empresario, un presunto delincuente	5
La externalización de los servicios del consejero de seguridad	6
Ficha 11. Nuevos pictogramas de peligro de los productos químicos	7
Preguntas y respuestas	8
Teléfonos de interés	8

Si dices la verdad, no tendrás que acordarte de nada”.

*Mark Twain
Escritor estadounidense*

necesidades de los peatones. Así se promocionaría el desplazamiento a pie, andar, y este medio resultaría más seguro.

También ha respaldado el uso del transporte público, entre otros motivos, para aminorar la contaminación de nuestras ciudades. Pero, ¿qué les diría a quienes renuncian a utilizarlo argumentando que es caro y que ofrece un servicio deficiente?

El transporte público es un medio del que depende mucha gente que no puede o no tiene acceso al uso del vehículo privado. El autobús, el metro y el tren (especialmente el primero) tienen de ofrecer una velocidad comercial competitiva y contar con prioridad en las intersecciones y en la programación de los semáforos. Los sistemas de regulación deben ofrecer ventajas para el autobús y las paradas deben resultar accesibles. En las carreteras, por ejemplo, las paradas no incorporan un acceso seguro.

Es bastante más cara la movilidad en vehículo privado que en el público y, además, resulta mucho más peligroso viajar un mismo tramo en coche o moto que en un medio público. Así, desde el punto de vista social y sostenible, podemos apostar más por el transporte público.

Para acceder a sus trabajos en grandes zonas de polígonos industriales, tanto los empresarios como la administración han derivado el tema del transporte al trabajador, que sólo puede acceder al trabajo si dispone de vehículo propio. Hablamos de riesgos laborales y del peligro que supone el coche, pero no hay una oferta aceptable de autobús o de tren.

¿Cómo conducimos en España?

Conducimos con la sensación de "yo tengo derecho a...", y además "soy el mejor conductor". Para una conducción segura y respetuosa se necesita

humildad antes que agresividad. La forma de conducir está cambiando porque se exige un mayor cumplimiento de las normas. El carnet por puntos, los radares, las mejoras en el Código Penal, etc. ayudan a que se produzca este cambio hacia una conducción más reflexiva y cuidadosa. Pero falta que esta sensación se convierta en convicción.

**¿En qué países se conduce mejor y peor?
¿En cuáles de ellos hay una mayor armonía entre conductores y peatones?**

En las calles y carreteras de muchos países en vías de desarrollo se mezclan conductores y peatones y se impone la ley del más fuerte. Esta situación es la que existe todavía en muchos itinerarios interurbanos de nuestro país. La reacción de un conductor ante un ciclista o un peatón en la calzada acostumbra a ser: "¡Vaya, otro que me molesta en mi derecho a circular con velocidad!". Debe aceptarse el hecho de que una calle o una carretera es un soporte de movilidad para todos los usuarios, y no sólo para los de cuatro ruedas.

Hay países del norte de Europa donde el respeto hacia los demás está en equilibrio con el respeto hacia uno mismo. Hay más convivencia. Nosotros tenemos bastante camino por recorrer en este aspecto.

¿Se puede intuir la personalidad de un país por la forma de conducir de sus ciudadanos?

El respeto de un ciudadano por otro y la conciencia de vivir en una sociedad que valora la ayuda mutua y la vida del prójimo se reflejan en las estadísticas de siniestros, heridos y afectados. La máxima "Sabes lo que tienes que hacer, hazlo" señala un nivel de riesgo menor y una sociedad más respetuosa que la máxima "Yo tengo derecho a...".



En España estamos trabajando más por los derechos individuales que por las obligaciones hacia los demás y esto afecta al riesgo que aceptamos al conducir.

¿Es posible implantar en ciudades como Madrid o Barcelona el modelo, por ejemplo, de Ámsterdam, en el que las bicicletas son los vehículos estrella?

En Ámsterdam, Copenhague y muchas otras ciudades, el ciudadano que se desplaza, la persona, es la estrella en lugar de la máquina. En Madrid y Barcelona, por ejemplo, las calles y sus sistemas de regulación están diseñados para los conductores de coches y no para los peatones, los ciclistas o los pasajeros de los transportes públicos. En el

ejemplo de Ámsterdam, la ciudad se adapta mucho más a la diversidad de tipos de ciudadanos. Barcelona y otras ciudades de su entorno, no únicas en España, están evolucionando de forma positiva, pero falta dar un paso de gigante: dejar de otorgar en el diseño la prioridad a los conductores como norma universal.

Si no se logra convencer a los padres de que el camino a la escuela o a la zona deportiva es seguro para dejar que los niños lleguen andando o en bicicleta, es difícil cambiar el tipo de movilidad. Hay que trabajar en todos los frentes posibles para promocionar los modos que implican el uso de la energía personal del ciudadano. Cuando andar y pedalear esté realmente bien visto, iremos por buen camino.

¿Qué opinión tiene de las iniciativas llevadas a cabo en el área metropolitana de Barcelona, como la zona 80 o la velocidad variable? La primera de ellas se concibió para tratar de paliar la contaminación, y luego se ha demostrado que la reducción de la misma ha sido mínima.

Calmar la aspiración de pisar el acelerador y frenar alternativamente tiene efectos muy buenos sobre la seguridad vial y también sobre el consumo y las emisiones. Los 80 km/h en los accesos a Barcelona han salvado decenas de muertos y heridos graves. El debate de la contaminación se ha desviado. En general, se acepta la idea de que una conducción más fluida y sin cambios bruscos de velocidad supone un bien para la contaminación y la seguridad vial. Pero esta idea ha quedado en un debate de velocidades constantes: 80, 90 o 100 km/h. Y en este caso es más difícil ver la ventaja de consumo y contaminación. La mejora de la seguridad vial es notoria. Y podemos añadir que, en momentos de poco tráfico, la conducción en sí es lo más peligroso. Así que conviene mantener las velocidades calmadas a todas horas.

¿Son efectivas las campañas institucionales de Tráfico en las que la sangre es la principal protagonista?

Es sumamente positiva toda campaña que recuerde al conductor que es peligroso conducir en situación de riesgo, que el que lleva

el vehículo es responsable de los demás pasajeros, aparte de los otros, y que puede destrozarse a su propia familia y a muchas otras. Para conseguir un mayor efecto y un mejor comportamiento cívico en la sociedad, los temas de las campañas deben ser variados y de dureza e impacto cambiantes. Y no solamente Tráfico es el responsable. Todos lo somos y las asociaciones de prevención y ayuda a afectados y víctimas deben hacer campaña diaria. Es cosa de todos.

“Si en nuestro país una vida vale mucho menos de lo que vale la media europea, estamos ganando competitividad económica con sangre”

¿Habría que aumentar las sanciones económicas y penales por las infracciones relacionadas con la seguridad vial?

Lo más importante es conseguir una idea generalizada de convivencia respetuosa, dejar atrás la lucha por ser el primero en cada punto de la vía pública. Todos tenemos derecho a estar y a sobrevivir. Un país no puede funcionar basándose en la represión, pero si no se habla de los derechos de las víctimas y afectados por los siniestros, no se puede avanzar lo suficiente. Debemos entender que, por ejemplo, un conductor que se salta un “Stop” y embiste y mata a otro conductor debe enfrentarse a una actuación criminal.

En general, saltarse un “Stop” o un semáforo en rojo no es un acto involuntario. Hemos eliminado las normas de convivencia en beneficio propio y el resultado es la muerte. El seguro no puede cubrir esta responsabilidad. Un adelantamiento imprudente (lo es si lleva a matar una persona) es un acto voluntario que pone en peligro a otros conciudadanos y se debe investigar como un acto criminal. Para ayudar en esta tarea, es necesario que el Gobierno se tome en serio la exigencia de instalar cajas negras en cada vehículo a motor. Conocer con detalle lo que ha ocurrido aclara mucho más la responsabilidad y puede que así no sea necesario cambiar la legislación.

¿Estamos inmersos en una cultura de no percepción del riesgo, no sólo en el ámbito de la seguridad vial, sino también, por ejemplo, en el terreno laboral?

Si hay percepción del riesgo, pero hemos antepuesto otros valores a la integridad física, a la vida del ciudadano. Si aceptamos que el progreso económico comporta riesgo y que cuesta vidas, es que hemos perdido el respeto al colaborador. Si en nuestro país una vida vale mucho menos de lo que vale la media europea, estamos ganando competitividad económica con sangre.

Si no actuamos con sistemas de protección para que el trabajador pueda llegar a su puesto, fracasamos en la parte humana de la sociedad. Ofrecerían mejor seguridad y a un coste menor medidas como poner suficiente transporte público, dar prioridad en calles y carreteras al autobús y al tranvía, adaptar el espacio para el peatón entre la parada y la fábrica en los polígonos industriales y muchas otras medidas.

Mientras siga prevaleciendo la producción sobre la seguridad, será difícil implantar una auténtica cultura preventiva en las empresas, y más en este momento de crisis económica.

Gran parte de los fallecidos en relación con el puesto de trabajo se producen en los accidentes *in itinere* (los que suceden de camino al trabajo y viceversa). No están directamente ligados a la producción, pero forman parte de un acuerdo social entre empresarios y responsables políticos de nuestras instituciones.

Crear servicios (autobús, tranvía, transporte a demanda, etc.) comporta más empleo permanente que gastar el dinero en inversiones de hormigón. En momentos de crisis debemos aumentar algo más el servicio, preservar al ciudadano de siniestros, pedir un poco de su tiempo para usar los medios públicos y no gastar en medios privados más caros y peligrosos. Una situación de crisis puede ayudar a aplicar una nueva visión de la organización de la sociedad.

¿Qué opina de la alta incidencia de los accidentes laborales que se producen conduciendo (comerciales con sus vehícu-

los, conductores de camiones, operarios de maquinaria pesada en las obras de construcción, etc.)?

La base es la misma. Aceptamos ponernos en riesgo para ganar dinero. No se explica la probabilidad de padecer un siniestro y de quedarnos sin trabajo, y la familia sin sustento. Un trabajador no ve como un riesgo para sí mismo la cifra de 1.000 o 1.500 muertos en accidentes de trabajo en España, parece que no va con ellos. Se necesita información más directa y personal. Hay que implicar más a los trabajadores y a sus organizaciones. Los empresarios tendrán que implicarse más en esta parte de la vida de sus colaboradores. No sirve como excusa decir que son subcontratados o autónomos. Todos estamos en el mismo barco y la vida del conciudadano que colabora nos debe importar.

Retomemos el tema de los accidentes laborales *in itinere*...

Como se ha privatizado el transporte y se ha eliminado la posibilidad del ciudadano de acceder al puesto de trabajo andando o en bicicleta, resulta más peligroso llegar a la empresa. Todos tenemos parte de culpa. Pero una sociedad moderna que se define a favor de los derechos humanos no puede funcionar a costa de los muertos. Los diferentes grupos tendrán que aportar parte de la solución: transporte público pagado entre el erario público y los empresarios (especialmente, al inicio y al final de los turnos), facilidad y más seguridad en los accesos al puesto de trabajo para peatones y ciclistas, aportación al coste del billete del transporte público antes que subvenciones del aparcamiento de quienes usan el vehículo privado, aumento del valor de la vida de los colaboradores, elaboración de planes de movilidad y seguridad vial en polígonos industriales, empresas y administraciones, incorporación de la figura de un responsable de movilidad y seguridad vial en la empresa, etc.

¿Alguna reflexión final?

La seguridad vial y la movilidad sostenible es cosa de todos, es responsabilidad personal. Y no se debe poder eliminar dicha responsabilidad comprando servicios externos. Debe estar presente en la mente de todos los que intervienen en la cadena de producción.

Entrevista realizada por
José Antonio Jiménez
Técnico Superior en PRL de MRA

El deporte y sus efectos beneficiosos

El cuidado de la salud física produce una mejor salud mental? Esta pregunta nos la hacemos muchos cuando, después de realizar ejercicio, vemos que nos sentimos bien y que el estado de la memoria, el estrés y las preocupaciones se dejan de lado en esos momentos. Cuando practicamos deporte no mejoramos sólo nuestro estado físico, sino también nuestro estado de salud mental. Todo esto combinado con una buena alimentación conlleva mejorar la calidad de vida.

Unos buenos estiramientos, ejercicio cardiovascular y una alimentación equilibrada serían unas buenas pautas para mejorar la salud de nuestro cuerpo, también el aspecto mental. Estudios científicos realizados en algunos laboratorios han demostrado la capacidad cognitiva del resultado del deporte y sus efectos en el cerebro.

Al realizar ejercicio, a través del sistema cardiovascular llegan al cerebro productos que generamos en nuestro cuerpo, como la proteína IGF-1. Dicha proteína tiene efectos importantes en el organismo:

- **Incrementa** el rendimiento físico, mental y la resistencia en individuos sanos.
- **Produce** efectos anabólicos en las células regulando la división y diferenciación celular, mientras el músculo se fortalece durante el ejercicio físico vigoroso.
- **Estimula** el crecimiento de los huesos y los músculos.
- **Actúa** dentro del sistema nervioso y es fundamental para el crecimiento y desarrollo de las neuronas.
- **Interviene** en la comunicación neuromuscular.
- **Desempeña** un papel importante en el envejecimiento celular, de tal manera que las células, cuando envejecen, requieren más cantidad de IGF-1.
- **Aumenta** la actividad de la LH en producir andrógenos.



Cuando la proteína IGF-1 llega a nuestro cerebro, el organismo empieza a aumentar la producción de FNDC (factores neurotróficos derivados del cerebro), que alimentan los procesos responsables de un pensamiento más ágil y claro.

En una entrevista, el doctor Kenneth H. Cooper definió el ejercicio físico como "el método para poner más años en su vida y

más vida en sus años". La mayoría de las personas pueden beneficiarse de realizar actividad física de forma regular. A veces pensamos que realizamos suficiente ejercicio físico en el trabajo, pero lo que tenemos más bien es un desgaste físico por la falta de realizar ejercicio. Si no preparamos nuestro físico para tener una resistencia en la realización de un esfuerzo (tanto físico como mental), nuestro cuerpo y nuestra mente se cansarán más rápidamente y el agotamiento será más difícil de recuperar.

Beneficios del ejercicio físico

- Disminuye el riesgo de mortalidad por enfermedades cardiovasculares, en general, y en especial de mortalidad por cardiopatía isquémica en grado similar al de otros factores de riesgo como el tabaquismo.
- Previene y/o retrasa el desarrollo de la hipertensión arterial, y disminuye los valores de tensión arterial en hipertensos.
- Mejora el perfil de los lípidos en sangre (reduce los triglicéridos y aumenta el colesterol HDL).
- Mejora la regulación de la glucemia y disminuye el riesgo de padecer diabetes no insulinodependiente.
- Mejora la digestión y la regularidad del ritmo intestinal.
- Disminuye el riesgo de padecer ciertos tipos de cánceres, como el de colon, uno de los más frecuentes y sobre el que, al parecer, existe mayor evidencia.
- Incrementa la utilización de la grasa corporal y mejora el control del peso.
- Ayuda a mantener y mejorar la fuerza y la resistencia muscular, incrementando la capacidad funcional para realizar otras actividades físicas de la vida diaria.
- Contribuye a mantener la estructura y función de las articulaciones. La actividad física moderada, como la recomendada para obtener beneficios para la salud, no produce daños articulares, sino que puede ser beneficiosa para la artrosis.
- La actividad física, y de forma especial aquella en la que se soporta peso, es esencial para el desarrollo normal del hueso en la infancia y para alcanzar y mantener el pico de masa ósea en adultos jóvenes.

El doctor Kenneth H. Cooper definió el ejercicio físico como "el método para poner más años en su vida y más vida en sus años"

- Ayuda a conciliar y mejorar la calidad del sueño.
- Mejora la imagen personal y permite compartir una actividad con la familia y los amigos.
- Ayuda a liberar tensiones y mejora el manejo del estrés.
- Contribuye a combatir y mejorar los síntomas de la ansiedad y la depresión, y aumenta el entusiasmo y el optimismo.
- Ayuda a establecer unos hábitos de vida cardiosaludables en los niños y a combatir los factores (obesidad, hipertensión, hipercolesterolemia, etc.) que favorecen el desarrollo de enfermedades cardiovasculares en la edad adulta.
- En adultos de edad avanzada, disminuye el riesgo de caídas, ayuda a prevenir las enfermedades crónicas y aquellas asociadas con el envejecimiento. Así mejora su calidad de vida y aumenta su capacidad para vivir de forma independiente.
- Ayuda a controlar y mejorar la sintomatología y el pronóstico en numerosas enfermedades crónicas (cardiopatía isquémica, hipertensión arterial, enfermedad pulmonar obstructiva crónica, obesidad, diabetes, osteoporosis, etc.).
- Disminuye la mortalidad tanto en adultos jóvenes como en los de mayor edad, siendo incluso menor en aquellos que tan sólo mantienen un nivel de actividad física moderado que en los menos activos o sedentarios.

Para empezar a hacer deporte, si no se tiene constancia, es mejor dejarse aconsejar por un especialista para saber en qué estado se encuentra, y cuál es su ritmo para practicarlo. Hay muchos tipos de deportes y muchas formas de hacer ejercicio, y todos tenemos el que nos gusta y con el que nos encontramos cómodos.



Joan Aragón

Osteópata-Nutricionista
www.gessekiho.com
info@gessekiho.com

Teléfonos: 629 74 45 25 / 667 71 74 68

El Ministerio de Justicia rectifica el anteproyecto de reforma de la ley de procedimiento laboral

El Gobierno sigue generando controversias con muchas de las medidas adoptadas últimamente. Tras la polémica reforma laboral, aprobada en el Congreso de los Diputados el pasado 9 de septiembre, ahora el Ejecutivo se encuentra enfrascado en el anteproyecto de reforma de la ley de procedimiento laboral.

En un primer momento, el texto del citado anteproyecto del Ministerio de Justicia levantó ampollas, especialmente por el contenido de su artículo 96, en el que se apuntaba: “Corresponderá al empresario o a sus agentes o a las personas concurrentes o a los aseguradores de éstos, probar

la adopción de todas las medidas necesarias para prevenir y evitar el riesgo, incluida la protección al trabajador frente a su propia imprudencia”. Es decir, que se pretendía cargar a las empresas la responsabilidad de responder ante un accidente de trabajo o una enfermedad profesional, incluso en el caso de haberse originado por la propia “imprudencia” del trabajador afectado.

Finalmente, Justicia ha rectificado el texto citado anteriormente, y en la nueva versión se puede leer: “Corresponderá al deudor de seguridad con obligación de garantizar la seguridad y salud laboral de los trabaja-

dores probar la adopción de todas las medidas necesarias para prevenir y evitar el riesgo”.

Otro apartado complejo que recoge la futura norma, y que no ha sido modificado respecto al anteproyecto original, es el del tratamiento del acoso laboral o la lesión de derechos fundamentales del trabajo. Y es que el Ministerio de Justicia propone que la víctima pueda emprender acciones legales contra el empresario, ignorando al propio culpable del hostigamiento, es decir, al auténtico acosador.

Fuente: Expansión

Opinión. El empresario, un presunto delincuente

A pesar de que, a última hora, el Ministerio de Justicia ha matizado párrafos del texto del anteproyecto de reforma de la ley de procedimiento laboral referentes a las responsabilidades de los empresarios cuando se produce un accidente de trabajo o una enfermedad profesional, ya hemos podido saber cuál era la primera intención. Dicen que rectificar es de sabios, pero los constantes cambios de parecer de este Gobierno (“donde dije digo, digo Diego”) no dejan de desorientarnos un día sí y otro también.

La prevención de riesgos laborales es necesaria para el buen funcionamiento de cualquier empresa a todos los niveles. Creo que en eso estamos todos de acuerdo. Pero que el empresario sea responsable de hasta incluso las imprudencias de sus trabajadores, ése ya es otro cantar...

¿De qué sirven entonces las inversiones cada vez mayores de las empresas para cumplir con todo lo concerniente en materia preventiva (evaluaciones de riesgos, formación, información, planes de emergencia, equipos de protección individual, etc.) si, hagan lo que hagan, los trabajadores siempre saldrán impunes cuando se salten las normas de seguridad? ¿No se han preguntado alguna vez que si en este país hay menos empresarios es por algo? Lo que sí que va en aumento en España son los componentes de la

llamada “generación ni-ni” (ni estudia ni trabaja). De hecho, tenemos el dudoso honor de contar con una de las mayores reservas de “ni-ni” de los países de nuestro entorno.

El motivo es que hemos olvidado el primer mandamiento de todo buen funcionamiento personal y profesional: todos tenemos unos derechos, pero también unas obligaciones.

¿Dónde se esconden los valores de nuestra sociedad? Estamos generando una cultura, no sólo de “ni-ni”, sino también de “niopi-nipi” (ni opinen ni piensen). ¿Tendremos que cambiar la estructura horizontal por una vertical (“si me multan por todo, lo controlaré todo”)?

Si seguimos por este camino, también podríamos aplicar la misma ley a nuestro Gobierno: paga con retraso a las empresas, hay carreteras que suponen un peligro para los ciudadanos, gestionan incorrectamente el dinero de los contribuyentes, etc. Y más delito aún: aplican leyes que ni ellos mismos conocen y recurren a expertos que hace años (por no decir nunca) trabajaron en una empresa. Y eso no es grave, es gravísimo. Tengo curiosidad por saber si todas las personas que forman el séquito de los padres de la Patria tienen su puesto de trabajo evaluado, si han recibido formación de sus riesgos, etc. Y si no es así... pues a denunciar al Gobierno, que en este caso actuaría como “empresario”. ¡Pero a dónde vamos a llegar!

¿No creen que es perfecto que la prevención sea obligatoria y, mejor que eso, que se

realice un control para que se lleve a cabo correctamente y aplicando el sentido común? Vamos a dejarnos de paños calientes: si un trabajador ha recibido todo lo necesario para realizar su trabajo con seguridad y, aun así, incumple la normativa preventiva, ¿para qué tanto convenio y tanto papeleo? ¡A despedirlo sin un euro! Un empresario desembolsa una importante cantidad de dinero para proteger a sus trabajadores y, para más inri, encima tiene que cargar con el peso de las negligencias e imprudencias del personal. ¡Es tan absurdo!... Si seguimos con esta tendencia de acoso y derribo al empresario, quizás volveremos al estilo jerárquico, donde controlaremos hasta la respiración de nuestros trabajadores.

Lo que no se ha rectificado de este anteproyecto de reforma de la ley de procedimiento laboral es otro punto que tampoco tiene desperdicio: se podrá denunciar a la empresa por acoso laboral ignorando al propio culpable de dicho acoso. Entonces, ¿de qué sirve invertir en manuales no sexistas, en procedimientos de acoso y en formación si nos pueden denunciar igual? Y es que, además de ser uno de las naciones con más “ni-ni”, también vamos a ser el país con los trabajadores con más derechos que nadie. Díganme, señoras y señores que nos “gobiernan”: ¿quién les va a pagar a ustedes si al final nadie querrá crear una empresa en España, si en lugar de ayudar a las dos bandas sólo atienden a uno de los lados de la balanza?

Mónica Román
Directora general de MRA

Como ya es conocido por los lectores habituales de esta publicación, puesto que fue un tema perfectamente tratado por José Bocanegra, técnico superior en prevención de riesgos laborales, en el boletín nº 1 de MRA Safety Prevention, el consejero de seguridad (o *Safety Advisor* en inglés) es una figura impuesta por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) en más de 40 países, que se encarga de contribuir a la prevención de los riesgos de este tipo de materias.

Las estadísticas del consejero de seguridad

Como ya se decía en aquel entonces, en el año 2006, las funciones del consejero de seguridad podían ser desempeñadas por personal de la propia empresa o por proveedores externos, sin tenerse aún claro en aquella época cuál era la relación más idónea en función del tipo de estructura de empresa. A día de hoy, y gracias a las estadísticas facilitadas desde el Ministerio de Fomento, podemos asegurar que la opción por la que se está decantando el mercado es claramente la externalización, ya que, si bien en diciembre de 2001 la ratio de empresas registradas respecto a consejeros de seguridad designados era de 1.65, en diciembre del pasado año la cifra se elevó hasta 6.18.

Evidentemente, la valoración estadística actual del sector de los consejeros de seguridad arroja cifras significativas, y se puede concluir que es una actividad que genera una bolsa de nuevos titulados de 1.500 consejeros anuales, de los cuales únicamente el 9% acaba ejerciendo como tal. Es, por tanto, una titulación que, en la actualidad, se está utilizando para una mejora de la cualificación técnica, para aportar un valor añadido a nivel curricular y como parte de un plan de promoción personal a nivel interno de las empresas. A día de hoy, más de 28.000 personas han obtenido este título, y aproximadamente unas 12.000 lo conservan en vigor, ya que cabe recordar que debe renovarse cada cinco años.

¿Por qué aumentan los consejeros de seguridad externos?

Ante la duda, muchas empresas valoran las elevadas cuantías económicas de las sanciones relacionadas con los incumplimientos

respecto al transporte de mercancías peligrosas, el alto nivel de exigencia normativa y los constantes cambios en la misma (se realizan enmiendas significativas cada dos años), así como la necesidad de renovar la titulación de consejero de seguridad mediante un examen oficial cada cinco años.

Por todo ello, y aunque en sus inicios muchos autónomos y microempresas designan a personal interno para desempeñar esta función, con el tiempo acaban contratando los servicios de un consejero de seguridad

externo especializado que les ayude a cumplir convenientemente con la normativa.

¿Es mejor tener un consejero de seguridad interno o externo? ¿Cuántos tipos de consejeros de seguridad externos existen?

A priori, ninguna de las dos fórmulas es mejor que la otra, aunque la experiencia demuestra que los consejeros de seguridad internos, es decir contratados en nómina de la empresa, suelen tener más presencia entre los autónomos, microempresas y grandes empresas, y que los consejeros de seguridad externos, principalmente consultoras especializadas, se encargan de la gestión de las pymes.

A nivel general, la diferencia entre los consejeros de seguridad externos suele reducirse a dos modalidades, según las características de la empresa: consejeros de seguridad ADR/RID (que se subdividen en CS *freelance* y Consejerías de Seguridad en equipo) y asesorías QMPR (química, materias peligrosas y residuos).

¿Qué es una Asesoría QMPR y en qué se diferencia de la Consejería de Seguridad ADR/RID?

Si bien los consejeros de seguridad ADR/RID, *freelance* o en equipo abarcan casi principalmente la consultoría de transporte de mercancías peligrosas del modo carretera (y, en algunos casos, ferrocarril), las asesorías QMPR ejercen una función más coral, fruto de la globalización de la economía y la multimodalidad en la logística de mercancías, asesorando sobre el resto de modos de transporte, así como la fabricación, clasificación y distribución de estos productos.

De manera más particular, ¿qué gestiones específicas desempeñan los consejeros de Seguridad ADR/RID y los asesores QMPR?

El consejero de seguridad ADR/RID debe examinar el cumplimiento por la empresa de las reglas aplicables al transporte de mercancías peligrosas, asesorarla en las operaciones relativas a su transporte y encargarse de la comprobación de los procedimientos y prácticas existentes. Finalmente, debe redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas, y elaborar los partes que la empresa debe comunicar a la administración en caso de accidente.

Es bastante difícil definir el alcance de la actividad de una asesoría QMPR, ya que puede variar en función de su enfoque a mercado (nacional o internacional), pero, por nuestra experiencia desde ALCO como asesores QMPR, podemos afirmar que, además de ejercer de soporte puntual a consejeros de seguridad ADR/RID que puedan necesitar ampliar su nivel de actuación, se suelen desempeñar diferentes líneas de servicio encaminadas a los sectores público y privado, basadas en normativas y legislaciones nacionales e internacionales como, por ejemplo, transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR), por ferrocarril (RID), por vía navegable (ADN), por vía marítima (IMDG) y por vía aérea (IATA). Asimismo, ofrece servicios de asesoramiento en almacenamiento de productos químicos (MIE-APO en España), registro, evaluación, autorización y restricción de sustancias químicas (REACH), estudios de impacto ambiental, prevención de accidentes graves con sustancias peligrosas (SEVESO II), protección en atmósferas explosivas (ATEX), Sistema Globalmente Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (GHS), etc.



La experiencia demuestra que los consejeros de seguridad externos, principalmente consultoras especializadas, se encargan de la gestión de las pymes



Diana Sánchez
Directora de ALCO ADR Seguridad
Teléfono: 93 323 87 95

Ficha 11. Nuevos pictogramas de peligro de los productos químicos

A partir del próximo 1 de diciembre de 2010, la clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas químicas empezarán a realizarse de acuerdo con el nuevo Reglamento CE 1272/2008 (Sistema Global Armonizado -SGA-). Este Reglamento irá sustituyendo progresivamente a los actuales Reales Decretos 363/1995 y 255/2003. Los principales cambios introducidos son los siguientes:

- **Pictogramas.** Se reemplazan los actuales pictogramas cuadrados con fondo naranja por unos nuevos representados por un cuadrado apoyado en un vértice con el borde rojo y el fondo blanco. Se agrupan en "Peligros para la salud", "Peligros físicos" y "Peligros para el medio ambiente".
- **Frases de riesgo y seguridad.** Se sustituyen las actuales "Frases de riesgo (R)" y "Frases de seguridad (S)" por unas nuevas

"Indicaciones de peligro (H)" y "Consejos de prudencia (P)".

- **Etiquetado.** Se modifican los contenidos de las actuales etiquetas de peligro para incluir más información y más clara.

Hasta el 1 de junio de 2015, el nuevo Reglamento SGA será obligatorio para sustancias y voluntario para mezclas, y a partir de la citada fecha, el Reglamento será obligatorio tanto para sustancias como para mezclas.

	Actuales pictogramas R.D. 363/1995 R.D. 255/2003	Nuevos pictogramas Reglamento CE		Actuales pictogramas R.D. 363/1995 R.D. 255/2003	Nuevos pictogramas Reglamento CE
Peligros físicos			Peligros para la salud		
Explosivos			Toxicidad aguda		 ó
Inflamables			Lesión ocular grave o irritación ocular. Corrosión o irritación cutánea		 ó
Comburentes			Sensibilización respiratoria o cutánea	Sin pictograma específico	 ó
Gases a presión	Sin pictograma específico		Mutagenicidad en células germinales	Sin pictograma específico	
Corrosivos			Carcinogenicidad	Sin pictograma específico	
	Actuales pictogramas R.D. 363/1995 R.D. 255/2003	Nuevos pictogramas Reglamento CE	Toxicidad para la reproducción y efectos sobre la lactancia o a través de ella	Sin pictograma específico	
Peligros para el medio ambiente			Toxicidad sistémica de órganos diana (exposición única)	Sin pictograma específico	 ó
Peligros para el medio ambiente			Toxicidad específica en determinados órganos tras exposiciones repetidas	Sin pictograma específico	
			Peligro por aspiración	Sin pictograma específico	

Preguntas y respuestas

Esta sección está concebida para dar respuesta a muchas cuestiones que se nos plantean de forma cotidiana en el ámbito de la prevención de riesgos laborales. En MRA Safety Prevention queremos que también nos transmitan sus dudas y cuestiones. Para ello, pueden ponerse en contacto con nosotros a través de cualquiera de los medios que tienen a su alcance.

¿Qué pruebas se le deben realizar a los trabajadores en las revisiones médicas?

El artículo 22 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales ("Vigilancia de la salud"), indica que "el empresario garantizará a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo". Por lo tanto, esos "riesgos inherentes" marcarán los protocolos a seguir y las pruebas a realizar por la entidad que lleve a cabo las revisiones médicas.

Por ejemplo, no sería imprescindible efectuar una espirometría (prueba que mide el volumen de aire pulmonar) a trabajadores de oficina, pero sí a operarios que estén

expuestos durante su jornada laboral a la inhalación de polvo, emanaciones de vapores, etc.

¿Qué formación de prevención de riesgos es la mínima obligatoria para entrar a trabajar en una obra de construcción?



En la actualidad, y como norma general, cualquier persona cuya labor se desarrolle en el interior de una obra de construcción o que deba acceder a ella para trabajar (aunque no pertenezca específicamente a dicho sector) debe recibir dos cursos de formación en materia de prevención de riesgos laborales.

Uno de ellos, el más básico en cuanto a contenido y duración (8 horas), es el denominado "Aula Permanente o Nivel Inicial". El otro curso se enmarca dentro del llamado "Segundo Ciclo de Formación", dura 20 horas y su temario es más específico, ya que se adentra más a fondo en los riesgos concretos de cada oficio (albañilería, encofrado, ferrallado, revestimiento de yeso, electricidad, fontanería, pintura, solados y alicatados, operadores de vehículos y maquinaria de movimiento de tierras, etc.).

Superar satisfactoriamente los citados cursos y obtener los correspondientes diplomas de formación dan derecho a los trabajadores a solicitar la Tarjeta Profesional de la Construcción (TPC).

Teléfonos de interés

En este pequeño apartado ponemos a su disposición una serie de números de teléfono de gran utilidad en el caso de que se produzca una emergencia. ¡Téngalos siempre a mano!

BOMBEROS (BARCELONA CIUDAD)	080
BOMBEROS (GENERALITAT DE CATALUNYA)	112
SERVICIO DE URGENCIAS MÉDICAS	061
CENTRO DE COORDINACIÓN DE EMERGENCIAS	112
POLICÍA NACIONAL	091
POLICÍA LOCAL / GUARDIA URBANA	092
MOSSOS D'ESQUADRA	088
INSTITUTO NACIONAL DE TOXICOLOGÍA	91 562 04 20

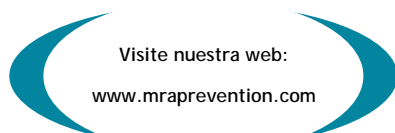


Safety Prevention

Calle Bertran, 18-20, ático
08023 Barcelona

Teléfono: 93 418 81 88
Fax: 93 418 22 14
info@mrapervention.com

PREVENIR ES INVERTIR



Visite nuestra web:
www.mraprevention.com

Para cualquier opinión o sugerencia que pueda ser incluida en las siguientes ediciones de este boletín, pueden ponerse en contacto con MRA Safety Prevention.