

La accidentalidad en conservación



Pablo Sáez Villar, ICCP y Miembro del Comité C6 Conservación, Gestión y Vialidad Invernal de la ATC.

Resumen

El sector de la conservación de carreteras posee una serie de características que lo diferencian, de forma clara, del sector de la construcción. Las actividades propias de cada sector son distintas.

En la actualidad no existen datos sobre accidentalidad en conservación, sino que los datos sobre accidentalidad en el sector de la construcción engloban a los de conservación, por lo cual, parece necesario establecer una metodología común, para las empresas de conservación, en la toma de datos de los accidentes acaecidos.

En este artículo se expone la iniciativa seguida por ACEX, desde del año 2005, que pretende fomentar el conocimiento y buenas prácticas en materia de seguridad dentro de la conservación de infraestructuras.

En este sentido, y más en concreto centrado en la seguridad vial y labo-

ral, la asociación organiza cada año el Premio Nacional ACEX a la Seguridad en Conservación, el cual se trata en una breve entrevista.

Palabras clave: accidentalidad, conservación, índices de frecuencia, incidencia, gravedad y duración media.

1. Introducción

El sector de la conservación de carreteras posee una serie de características propias que lo diferencian, de forma clara, del sector de la construcción. Esta es una afirmación que realizan las empresas que centran su actividad en la conservación de las infraestructuras, y en concreto en la conservación de las carreteras, aseveración que es compartida también por la asociación que las reúne y representa, ACEX, que viene demandando desde hace años la diferenciación de este sector.

Así, la propia naturaleza de las actividades que se ejecutan en la conservación de carreteras, la duración de las mismas, la reducción al mínimo de las restricciones al tráfico mien-

tras se realiza una gran mayoría de las operaciones de conservación, la movilidad de dichas operaciones, el porcentaje de mano de obra que se utiliza en su ejecución, etc., abundan en la diferenciación entre los sectores de conservación y de construcción.

No obstante, los datos sobre accidentalidad en el sector de la construcción engloban los datos de accidentalidad en el sector de conservación, no existiendo documento alguno en el que queden diferenciados los índices de accidentalidad de la conservación, mientras que sí existe abundante información sobre la accidentalidad del sector de construcción.

Dado que los datos individuales recogidos por las diferentes empresas de conservación, en lo relativo a accidentes, no siguen una misma metodología en su toma de datos, lo que impide poder unificarlos, parece conveniente establecer una metodología común en la toma de datos de los accidentes acaecidos, de tal forma que, una vez cumplimentada por las empresas de conservación, nos permita establecer los índices de fre-

EMPRESA: **ACEX**

RELACIÓN MENSUAL DE ACCIDENTES DE TRABAJOS, CON O SIN BAJA

CEBIA:

CLAVE:

MES:

Nº accidentes, con baja, en jornada laboral en el mes: (a)

Nº accidentes, con baja, en "in itinere" en el mes: (b)

Nº TOTAL de accidentes, con baja, en el mes: **AVALORE:** (a+b)

Nº Trabajadores en el mes:

Nº horas trabajadas en el mes:

Jornadas no trabajadas en el mes:

Orden	Identificación persona accidentada					Identificación de la actividad		Datos administrativos					Identificación del accidente											
	Número de orden	Apellidos	(8)	Nombre	DNI	Edad	Empresa	Antigüedad empresa	(1)	Centro	Puesto	Tipo	Antigüedad de trabajo	Fecha accidente	Resultado	In	Fecha baja	Fecha alta	Jornadas laborales no trabajadas en el mes	Forma de lesión	Tipo de lesión	Zona afectada	Gravedad	
1																								
2																								
3																								
4																								
5																								
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
11																								
12																								
13																								
14																								
15																								

NOTA: El número TOTAL de accidentes en el mes será la suma de los accidentes ocurridos en el mes, incluyendo los que se produzcan en "in itinere".

(8) Aparecerán en primer término los accidentes de meses anteriores cuya alta aún no se haya producido.

(1) Escribir 1 si pertenece a la empresa contratista, 2 si pertenece a una empresa subcontratista y 3 si es un trabajador autónomo.

(2) Se indicará el número de años, con dos dígitos, y seguidamente el número de meses, separados por un guión. Ejemplo año y medio: 01 - 06.

(3) Escribir 1 si es una conservación, 2 si obra civil y 3 si obra de edificación.

(4) Escribir el día en número.

(5) Escribir una R en caso de que se trate de una rescida.

(6) Escribir una X en caso de que se trate de un accidente en itinere.

(7) Caso de que se tratase de un accidente sin baja médica se indicará con las iniciales SBM.

(8) Análogo comentario que el expresado en el apartado (7). Caso de que el alta se produzca en otro mes distinto, se dejará sin referir esta celda. Adicionalmente en la hoja del mes o meses siguientes aparecerán en la relación de accidentes el nombre del trabajador, la fecha de la baja y la del alta cuando se produzca.

(9) Se contabilizarán las jornadas no trabajadas en el mes de referencia por accidentes o recadas de los mismos (no se considerarán las de "in itinere"). Se obtienen por diferencia entre la fecha de baja y la de alta si ambas se producen en el mismo mes, o las resultantes desde la fecha de baja hasta fin de mes si el alta no se produce en dicho mes. Los festivos también se consideran. Caso de que un trabajador inicie el mes de baja se contabilizarán las jornadas del mes con que se realiza la Relación mensual de accidentes hasta la fecha del alta.

(10) Escribir: C (caída de persona al mismo o distinto nivel), D (desplomamiento o desprendimiento), H (herramientas y equipos: picadas sobre objetos, golpes por objetos o herramientas, proyección de fragmentos o partículas, choques contra objetos, atrapamiento por o entre objetos, contactos eléctricos), V (vehículo: atrapamiento por vueltas de vehículos, atropellos o golpes por vehículos), S (sobreesfuerzos), P (patologías no traumáticas: infartos, derrames cerebrales, ... siempre que tengan lugar en la jornada de trabajo o in itinere), O (otros).

(11) Escribir: F (caída de fracturas), E (heredura, esguince o distensión), L (lumbalgias), T1 (conmoción o traumatismo interno), CH (otras heridas), C (contusión o aplastamiento), CEX (cuerpos extraños), ELEC (efectos de la electricidad), LM (lesiones múltiples) u OT (en otros tipos).

(12) Escribir: C, caso de estar afectada la cabeza (cabeza, cara, ojos...), T si el tronco (cuello, torso, espalda, abdomen, región (lumbos...), MS si miembros superiores (manos, brazos) o MI si miembros inferiores (pies, piernas).

(13) Escribir L, si el accidente se puede considerar leve, G, si la consideración es de grave y M, en caso de fallecimiento.

Figura 1.

cuencia, de incidencia, de duración media de baja,... propios y característicos del sector de la conservación. Y posteriormente poder comparar los citados índices con los del sector de la construcción, estableciendo las diferencias entre ambos.

El número de trabajadores que en la actualidad se dedica a la conservación de carreteras se puede fijar en el entorno de los 10 500. De ellos más de 9 000 en las empresas asociadas en ACEX. Por lo que centrar esta actividad de unificación de criterios y establecimiento de la metodología que se siga en esta asociación es algo necesario.

El establecimiento de las peculiaridades del sector de la conservación no sólo nos va a servir para que quede clara su diferencia con el sector de construcción, sino lo que es mucho más importante, nos permitirá, en primer lugar, conocer la naturaleza específica de los riesgos inherentes a la actividad de conservación, los más habituales y los más peligrosos. Esto nos permitirá establecer las protecciones

colectivas más eficaces y las protecciones individuales cuando éstas sean necesarias. Se podrá establecer una acción formativa tendente a que los trabajadores conozcan y comprendan los riesgos propios de su actividad, así como a minimizar tanto la probabilidad de su ocurrencia como el nivel de daño de los mismos.

Es decir a establecer una metodología específica de prevención de la accidentalidad en conservación.

Además la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias establece en sus consideraciones iniciales que la investigación es un instrumento esencial en la mejora de la seguridad en las carreteras: "con vistas a la mejora de la seguridad en las carreteras de la Unión Europea, se debe crear un sistema de intercambio más frecuente y coherente de las mejores prácticas entre los Estados miembros". A tal fin se establece en su artículo 10 que "la Comisión deberá establecer un sistema coherente pa-

ra el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros".

A fin de colaborar en esta línea, en este artículo se presenta la iniciativa seguida por la Asociación de empresas de conservación y explotación de infraestructuras, ACEX, desde el año 2005, que pretende precisamente ese objetivo de fomentar el conocimiento e intercambio de buenas prácticas en el mundo de la seguridad dentro de la conservación de las infraestructuras.

2. Establecimiento de una base común para la toma de datos de los accidentes en conservación de carreteras

Se ha establecido un documento de trabajo que pretende ser una base común de la metodología a seguir para poder conocer de forma uniforme los accidentes del sector, y que nos puede servir como base de referencia para el establecimiento de una metodología que permita cono-

cer la causalidad de los accidentes en la conservación (ver *figura*).

Este documento de trabajo se ha elaborado en el seno de la Comisión de Prevención de ACEX, constituida a principio del año 2009 como uno de los grupos de trabajo de las empresas de conservación.

3. Valores medios del sector de conservación

A principio del año 2010 se solicitó a las empresas asociadas en ACEX que remitiesen los datos de accidentalidad de los años 2008 y 2009 conforme a la plantilla elaborada.

Desde finales del mes de marzo y durante los meses de abril y mayo se han ido recibiendo en la Asociación los datos de las empresas. La recepción de datos se ha cerrado a finales del mes de mayo.

La metodología seguida para obtener el índice general del sector de la conservación ha sido afectar cada indicador de accidentalidad, remitido por cada empresa, de un coeficiente que cuantifica el peso relativo de dicha empresa en el sector, en función del número de sus trabajadores, que se recogen en la Memoria de ACEX del año 2009, y que alcanza un total de 9 240 trabajadores.

Se han obtenido datos del 73,44% del sector, lo que supone un número de 6 786 trabajadores.

Cabe señalar, además, que se han recibido datos de las cinco empresas con mayor número de trabajadores del sector, que suponen el 51,34% del total, y de ocho de las diez empresas con mayor número de trabajadores, lo que supone el 62,54% del sector.

Teniendo en cuenta que el volumen de contratación de las empresas asociadas en ACEX supera el 85% del total de la inversión en conservación de carreteras en nuestro país, podemos concluir que estos datos son extrapolables al sector de la conservación en España.

Se han considerado, en el análisis de la accidentalidad, los índices que habitualmente se emplean en el sector de la construcción, de tal forma que

Accidentalidad de los sectores de construcción y de conservación.

Datos del año 2008

		Construcción	Conservación
Índice de Incidencia	II	108,53	107,60
Índice de Frecuencia	IF	62,40	41,41
Índice de Gravedad	IG	1,35	4,68
Índice de Duración			
Media de las Bajas	DMB	21,70	29,12

Tabla 1.

Accidentalidad del sector de conservación.

Datos de los años 2008 y 2009

		2008	2009
Índice de Incidencia	II	107,60	95,22
Índice de Frecuencia	IF	41,41	36,01
Índice de Gravedad	IG	4,68	5,19
Índice de Duración			
Media de las Bajas	DMB	29,12	25,32

Tabla 1.

se pueda establecer una correlación y comparación entre un sector y otro.

Los índices considerados han sido los siguientes:

■ Índice de incidencia (II):

n° de accidentados $\times 10^3/n^{\circ}$ medio de trabajadores

■ Índice de frecuencia (IF):

n° accidentes $\times 10^6/n^{\circ}$ de horas trabajadas

■ Índice de gravedad (IG):

n° de días baja $\times 10^3/n^{\circ}$ de horas trabajadas

■ Índice duración media de las bajas (DMB):

n° de días con baja médica/ n° de accidentes con baja médica

Dado que en el momento de redacción de este documento los últimos índices publicados sobre accidentalidad del sector de construcción en España son los correspondientes al año 2008, se toman los datos de accidentalidad de las empresas de conservación correspondientes a ese ejercicio, a fin de poder establecer una correlación y comparación entre ambos sectores, en periodos homogéneos.

Los valores obtenidos para cada uno de estos índices en el sector de conservación, correspondientes al año 2008, son los recogidos en la *tabla 1*.

Se adjunta, igualmente, la evolución de la accidentalidad en el sector de conservación en los años 2008 y 2009, y que son los recogidos en la *tabla 1*.

4. Comparación de los valores medios del sector de conservación y el de construcción. Diferencias básicas entre ambos sectores

Los datos de accidentalidad del sector de la construcción se encuentran recogidos desde hace años no sólo de forma global, sino que también son conocidos los valores en el ámbito regional.

En este documento nos vamos a centrar en los valores de los diversos indicadores con carácter global, pues esto nos permitirá comparar los valores del sector de la conservación, obtenidos en el apartado anterior, con los del sector de la construcción.

4.1. Comparación del índice de incidencia del sector de construcción y del sector de conservación.

Este índice cuantifica el número de trabajadores accidentados sobre la plantilla media de la empresa. Se utiliza cuando no se dispone de información sobre las horas realmente trabajadas.

Es preferible el empleo del Índice de Frecuencia, pues aporta una información más precisa. No obstante, se puede concluir que un valor más elevado del índice indicaría que los trabajadores sufren mayor número de accidentes, sin evaluar la gravedad de los mismos.



cuentren en la tipología de los accidentes acaecidos, y en el número de horas trabajadas, que son muy inferiores a las que realizan las empresas de construcción.

Con relación a la tipología, abordado sólo de forma parcial en los datos recibidos de las empresas de conservación, se puede concluir que la gran mayoría de los accidentes tienen su origen en lesiones músculo-esqueléticas leves, tales como sobre-esfuerzos dorso-lumbares, esguinces, etc., que generalmente tienen unos plazos de recuperación muy elevados, y difícil objetivación por parte del médico.

En construcción existe un claro interés por parte del trabajador en incorporarse a su centro de trabajo con la mayor rapidez posible, dado que buena parte de su sueldo está relacionada con el destajo de las unidades de obra, mientras que en conservación esa modalidad de productividad no se utiliza. Lo cual tampoco favorece la rápida incorporación. Y además la subrogación tampoco está facilitando la mejora de esta situación.

Sin duda, por la ley de grandes números, tal y como ya se ha comentado anteriormente, la diferencia de horas trabajadas en una empresa de construcción y una de conservación siempre lastra a ésta última.

4.4. Comparación del índice de duración media de las bajas del sector de construcción y del sector de conservación.

Este índice está relacionado con el índice de gravedad, son conceptos distintos pues en el de DMB se relacionan los días de baja con el número de accidentes, mientras que en el índice de gravedad la relación de los días de baja se realiza con el número de horas trabajadas.

El Índice de duración media de las bajas (DMB) global obtenido para el sector de conservación es algo superior al que se produce en el sector de construcción (29,12 frente a 21,70).

Es decir, la duración media de cada accidente de trabajo es algo superior en conservación que en construcción, pero cuando esta duración de la baja se compara con el número

El Índice de Incidencia (II) global obtenido para el sector de conservación es inferior al que se produce en el sector de construcción (107,60 frente a 108,53).

Esto indica que en el sector de conservación la accidentalidad que tienen los trabajadores es menor que en el sector de construcción, pese a que en conservación no se da la especialización en la ejecución de actividades. Es decir, es habitual que un trabajador de una empresa constructora realice una misma actividad a lo largo de todo el año, por ejemplo en la puesta en obra de mezcla asfáltica o la conducción de un camión, mientras que en la conservación un mismo trabajador realiza a lo largo del año operaciones de diversa naturaleza, por ejemplo la conducción de un camión quitanieves en periodo invernal, la conducción de un tractor desbrozador en primavera, el manejo de una máquina de hincar para postes de barrera, la ejecución de saneo de blandones, etc.

No obstante, el hecho de que en conservación se obtenga un valor del índice de incidencia menor, mantiene la pauta ya conocida de que las empresas con menor número de trabajadores poseen un valor de este índice menor que las empresas con gran número de trabajadores, y las empresas de conservación tienen de media menor número de trabajadores que las de construcción.

4.2. Comparación del índice de frecuencia del sector de construcción y del sector de conservación.

4.3. Comparación del índice de gravedad del sector de construcción y del sector de conservación.

Ya hemos comentado que este índice aporta mayor información que el de incidencia, pues en él se recoge el número total de horas trabajadas, es decir el grado de exposición real que sufren los trabajadores.

A menor valor del índice de frecuencia, menor es el riesgo de que produzca un accidente en la actividad, y ésta es la situación que se da en el sector de conservación.

El Índice de Frecuencia (IF) global obtenido para el sector de conservación es muy inferior al que se produce en el sector de construcción (41,41 frente a 62,40).

Esto no hace sino confirmar la opinión que se viene manteniendo por nuestra asociación en diversos foros, que nos encontramos ante una actividad, la de conservación, en la que se producen pocos accidentes comparados con el sector de construcción, sobre la base de las horas totales trabajadas.

4.3. Comparación del índice de gravedad del sector de construcción y del sector de conservación.

Este índice cuantifica el número de días de actividad perdidos por los accidentes acaecidos, sobre la base de horas totales trabajadas.

El Índice de Gravedad (IG) global obtenido para el sector de conservación es muy superior al que se produce en el sector de construcción (4,68 frente a 1,35).

Previsiblemente las razones se en-

ro de horas trabajadas por la totalidad de los empleados se amplifica la gravedad del sector de conservación.

4.5. Conclusiones globales

Nos encontramos ante un sector, como es el de la conservación, que debido a su especificidad se diferencia sustancialmente del sector de la construcción en lo que a índices de accidentalidad se refiere.

Globalmente el índice de incidencia es un poco menor que en construcción; sin embargo, si analizamos el índice de frecuencia, de mayor valor en el análisis, la diferencia entre ambos sectores es mucho mayor, obteniendo un valor inferior en el sector de la conservación.

Dado el tipo de lesiones, que conlleva un plazo de recuperación mayor, se obtiene un valor del índice de gravedad muy superior en el sector de conservación, resaltando una vez más el contraste con la construcción.

Se puede considerar como elementos relevantes en este mismo sentido tanto la subrogación como que en conservación no se emplea la remuneración por destajo.

Por todo ello podemos concluir que la gravedad, frente a construcción es bastante mayor en conservación como nos "cantan" los números; y que se debe realizar una diferenciación y un tratamiento distinto al del sector de la construcción.

Claro es entonces el horizonte que se debe abordar; como primer paso el reconocimiento pleno del sector de la conservación con todo su abanico de especificidades. Es trascendental que una vez reconocido ese hecho diferencial, nos corresponde centrar los esfuerzos preventivos, dotarnos de una formación lo suficientemente amplia y específica para contener la gravedad que viene sufriendo el sector frente a su hermano constructor, pues con la formación reconocida actualmente se deja desprotegido al sector, al no recogerse en los contenidos, las actividades y riesgos más habituales, con el riesgo y el menoscabo que supone para una vigilancia de la salud eficaz y efectiva.

El Premio Nacional ACEX a la Seguridad en la Conservación

En febrero del año 2005 se publicaron las bases del I Premio Nacional ACEX a la Seguridad en Conservación. El fallo del Jurado de expertos, y entrega de los premios, tuvo lugar el día 28 de abril de ese mismo año, coincidiendo con el Día Mundial de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Para saber más sobre este premio y la importancia que tiene en el sector de la conservación, le preguntamos a D. Pablo Sáez Villar, Gerente de ACEX, quien nos concedió esta pequeña entrevista.

1. ¿Cuál es la importancia de este premio?

El Premio Nacional ACEX constituye un evento de referencia en el sector de la conservación, que cuenta con una enorme acogida entre sus profesionales y una considerable repercusión mediática entre la prensa especializada en infraestructuras.

Se trata de un reconocimiento anual que desde la Asociación se hace a los profesionales, empresas y administraciones que desarrollan proyectos con una consecuencia positiva para la seguridad en nuestras infraestructuras.

La difusión de los trabajos presentados, con fines exclusivos de divulgación, formación o sensibilización, es uno de los aspectos fundamentales de este premio pues los aportes a la seguridad propuestos son ampliamente consultados por otras empresas que se sirven de las ideas de otros y las aplican a su organización, avanzando en la mejora de la seguridad, último objetivo de este premio.

De esta forma todos los trabajos presentados se publican en formato digital en la web de la asociación y permanecen en la página www.acex.ws, para su consulta, pudiendo descargarse en cualquier momento.

2. ¿Qué objetivo persigue?

El objetivo del Premio Nacional ACEX a la Seguridad en Conservación es primeramente promover la cultura de la seguridad vial y la seguridad laboral en los trabajos de conservación y explotación de carreteras.

Este premio busca además incentivar a las empresas asociadas en ACEX, y al conjunto del sector de conservación en general, a la investigación y al fomento de buenas prácticas en materia de seguridad, en sus trabajos en carreteras.

Asimismo, trata de contribuir anualmente con su "granito de arena" a la disminución de esa lacra social que es la falta de seguridad en nuestras carreteras y otras infraestructuras, haciendo extensivo este aporte a la mejora de la seguridad laboral en los trabajos de conservación.

Y por último, reconocer públicamente los méritos y esfuerzos de todos aquellos que hayan desarrollado actividades, con resultados positivos, en el ámbito de la seguridad en carretera, persiguiendo estimular a otros a comprometerse con la línea de mejora de la seguridad y la búsqueda de la mejora continua.

3. ¿Qué tipo de premio se otorga?

El Premio está dividido en dos categorías:

General, que comprende a empresas, organismos, investigadores, trabajadores en carretera, medios de comunicación, etc.

Asociados, incluye a las empresas asociadas a ACEX y sus trabajadores.



D. Pablo Sáez Villar, Director Gerente de ACEX.

Cualquiera que pertenezca a una de las dos categorías, podrá participar bien individualmente o de forma colectiva.

De la votación pública realizada en Internet a través de nuestra página web (www.acex.ws) salen tres finalistas. Estos tres finalistas, por categoría, son evaluados por el jurado de expertos, que decide el mejor para cada una de las categorías. No obstante el jurado puede valorar un trabajo más, en cada una de las categorías, si lo considerara adecuado, debido a su calidad. Todos los finalistas reciben, el día de la entrega del premio, una placa y diploma acreditativos del galardón.

Además, el premiado por el jurado expertos en la categoría general tiene un premio en metálico, que en la última edición ascendió a 4 000 euros, y el ganador en la categoría de asociados recibe el reconocimiento para la empresa y su trabajo se publica en prensa especializada.

El jurado de expertos está formado por representantes de entidades directamente relacionados con la seguridad en conservación de infraestructuras. El número de sus componentes con derecho a voto nunca será menor de nueve:

4. ¿Desde qué año se otorga este premio?

En febrero del año 2005 se publicaron las bases del I Premio Nacional ACEX a la Seguridad en Conservación. El fallo del jurado de expertos, y entrega de los premios, tuvo lugar el día 28 de abril de ese mismo año, coincidiendo con el Día Mundial de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

La idea de la Junta Directiva de ACEX de convocar este premio coincide en el tiempo con la iniciativa, que también en el año 2004 tiene la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea, de lanzar la Carta Europea de Seguridad Vial, con la que se mantienen planteamientos comunes como son la potenciación y concienciación de las actividades preventivas de seguridad.

Desde ese año 2005, de forma continua, se han venido celebrando todos los años nuevas ediciones de dicho premio. Las bases que regulan la metodología a seguir en estos premios no han sufrido modificaciones significativas en este tiempo.

Hasta el año 2010, tras seis convocatorias, el número total de candidaturas presentadas ha sido de ochenta y tres, lo que supone casi catorce candidatos de media por cada convocatoria anual.

Premiados

Tras un análisis de las candidaturas de todas las ediciones del premio hasta el momento, se pueden extraer los siguientes datos:

El 35% de las candidaturas presentadas son proyectos de I+D+i, tanto del ámbito general de la conservación como de la investigación aplicada a la infraestructura.

El 28% de los trabajos presentados corresponden a actividades preventivas, de ámbito general o con carácter

específico para una operación de conservación en concreto.

El 25% de los proyectos son propuestas de actuación centradas en situaciones específicas en maquinaria, operarios o en operaciones de conservación.

El resto se reparten entre proyectos de formación y otras iniciativas.



La foto recoge el momento de la entrega, a cargo de D. Aureliano López Heredia, Director General de Carreteras, de la Mención Honorífica del VI Premio Nacional ACEX a Dña. María del Rosario Comejo Arribas, Subdirectora General de Conservación y Explotación del Ministerio de Fomento.

Mención Honorífica

Otro aspecto fundamental de este premio es la mención honorífica que la Junta Directiva otorga a aquellas entidades o colectivos destacados por sus méritos y su contribución a la seguridad. Hasta el momento ha sido otorgada al *Cuerpo de Camineros del Estado*, por sus más de doscientos años de dedicación a las tareas de construcción, conservación, explotación, vialidad invernal y seguridad vial de las carreteras estatales y por su condición de agentes de la autoridad; a la *Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil* por toda una vida de entrega a la seguridad en la carretera y colaboración con las empresas de conservación; a los *ingenieros encargados de la conservación en la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento* por su esfuerzo personal en la mejora continua de la seguridad vial en las carreteras del Estado y en la optimización de la gestión de la red viaria; a la plataforma ciudadana *"Ponle Freno"* promovida por Antena 3 y Onda Cero, por su actividad y esfuerzo en la realización de campañas específicas dirigidas a la sociedad, que logran hacer realidad el principio de que la seguridad vial es cosa de todos, y a la *Campaña de vialidad invernal 2009-2010, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento*, que en los severos temporales de hielo y nieve mantuvo en todo momento las condiciones óptimas de seguridad y movilidad de la Red de Carreteras del Estado, destacando especialmente su notable labor de coordinación y apoyo con el resto de Administraciones autonómicas y locales. ■