

emotional driving

By **Gonvarri** Steel Services



*¿Qué te motiva a conducir seguro?
What motivates you to drive safely?*

Reflexiones para entender la seguridad vial con optimismo
Reflections for an optimistic understanding of road safety

comunicación

emoción



respeto

actitud

sentido

prudencia

optimismo

together

attitude

ayudar

innovación



values

segu

ilusión share

communi

cambio



satisfaction

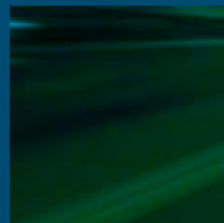
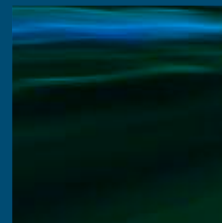


juntos

innovation

sensitizing

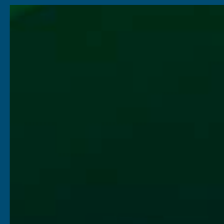
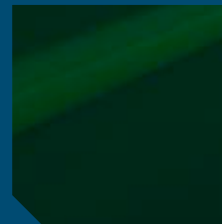
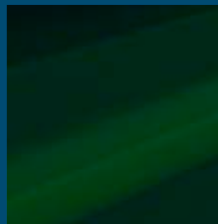
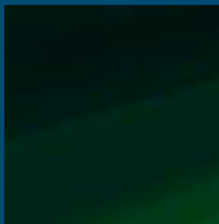
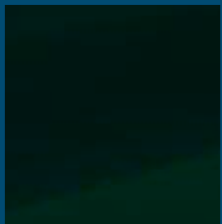
comportamiento



road

vida

respect



compartir

colaboración

luz concienciación

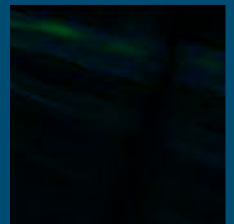
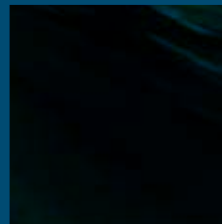
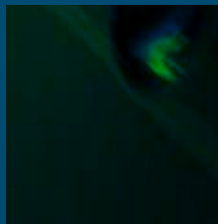
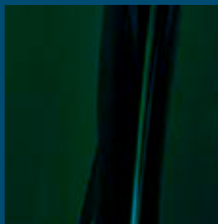
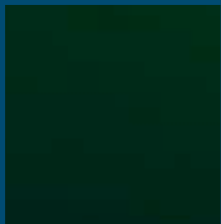
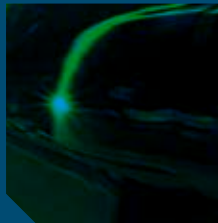
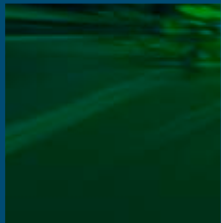
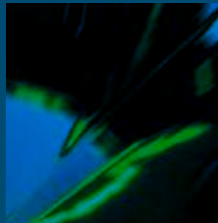
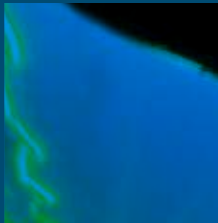
awareness

light

future

bridad

cation



© Gonvarri Steel Services. 2016

Coordinación: Juan Llovet

Contenidos: Elena Pérez y Carolina Escudero

Edición de textos: Pepe Álvarez de las Asturias

Diseño: Jose Antonio Salmerón

Fotografías: Sus autores

Traducción al inglés: William Truini

Creación y realización: Lunwerg, 2016

ISBN: 978-84-16489-39-8

Depósito legal: B 27319-2015

Imprime: UNIGRAF

Lunwerg es un sello editorial de Editorial Planeta, S.A.

Avenida Diagonal, 662-664 - 08034 Barcelona

Calle Josefa Valcárcel, 42 - 28027 Madrid

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Impreso en España.

El papel utilizado para la impresión de este libro es cien por cien libre de cloro y está calificado como papel ecológico.

emotional driving

By **Gonvarri** Steel Services

2016 / 2018



Gonvarri
Steel Services

**Leading
the Change**
2016 / 2018







¿Qué te motiva
a conducir seguro?

What motivates
you to drive safely?

Todos tenemos una razón o un recuerdo que nos motiva a conducir seguro. Con **Emotional Driving** hemos tratado de destacar el valor que tienen esos mensajes para concienciarnos de una conducción responsable.

Todos podemos hacerlo.

Escribe la frase que te motiva para conducir más seguro, haz una **fotografía** y **súbela** a tus perfiles en redes sociales con el hashtag #emotionaldriving para concienciar a los que te rodean.

We all have a special reason or memory that motivates us to drive safely. Through **Emotional Driving**, we've aimed to highlight the value those messages have in raising our awareness about responsible driving.

Any of us can do it.

Write the statement that motivates you to drive more safely, **take a photograph** and **upload** it to your profiles on social networks with the hashtag #emotionaldriving with the aim of raising the awareness of those around you.

#EmotionalDriving

Leading the Change
2007-2011

Emotional Diversity
© 2007-2011

vivir

¿Por qué Emotional Driving? Why Emotional Driving?

Sensibilizar sobre seguridad vial a una sociedad saturada de imágenes de accidentes de tráfico es una tarea ardua pero no imposible. Emotional Driving apostó por el **optimismo** como una filosofía que se aplica en la compañía desde 2014.

Nuestros empleados se han volcado en **compartir** mensajes positivos como portavoces de este gran proyecto. En ellos, transmiten sus motivaciones y fomentan **valores** de **respeto** que repercuten en un beneficio social, invirtiendo en un **futuro** mejor. La difusión de estos mensajes a través de distintos canales nos permite **conectar** con las emociones de otras **personas**.

Y es que si la **concienciación** es una **responsabilidad** de cualquier agente social, especialmente lo es de grandes empresas como Gonvarri. En ella trabaja con tesón gente que aporta su potencial para crear **soluciones** viarias líderes en **innovación** y **seguridad**. Pero la seguridad no solo depende de los elementos externos. Por eso, preocupados por el bienestar de nuestro personal y sus allegados, les conminamos a **pensar** en lo importante que es conducir con responsabilidad.

Solo así, esforzándonos por potenciar **juntos** la importancia de la seguridad vial, provocamos un **cambio** que se traduce en una sociedad moderna, avanzada y segura. Solo poniendo de nuestra parte y trabajando por un **compromiso** continuado, se puede **ayudar** a evitar los accidentes de tráfico. Esta es una realidad que no vería la **luz** sin la colaboración de todos. Al fin y al cabo, todo esto es una cuestión de educación, pero también de **actitud** ante la **vida**.

Sensitizing about road safety in a society saturated with images of traffic accidents is a difficult task, but not an impossible one. Emotional Driving has applied **optimism** as its philosophy in the company since 2014.

Our employees have turned out to **share** their positive messages as spokespeople of this great project. These messages transmit their motivations and encourage **values** and **respect** that translate into social benefits, investing in a better **future**. The spread of these messages through different channels allows us to **connect** with the emotions of other **people**.

And indeed, if **awareness** is a **responsibility** of any social agent, it is especially so for large companies like Gonvarri. People work tirelessly there, contributing their potential for creating leading road **solutions** in **innovation** and **safety**. But safety doesn't only depend on external elements. For this reason, concerned about the well-being of our employees and their families, we urge them to **think** about the importance of driving responsibly.

Only in this way, striving to strengthen **together** the importance of road safety, can we cause a **change** that translates into a modern, advanced and safe society. By doing our bit and working for a constant **commitment**, we can **help** to avoid traffic accidents. This is a reality that will only see the **light** of day through everyone's collaboration. In the end, it's all a question of education, as well as one's **attitude** toward **life**.

Índice Index

el proyecto the project



- 11 Un ejemplo a seguir
An Example to Follow
Carlos Sainz
- 19 Gonvarri Steel Services:
Orgullosos de nuestros valores
Proud of Our Values
Jon Riberas
- 27 Gestamp,
Innovación para un automóvil más seguro
Innovation for a Safer Car
Francisco Riberas
- 39 Una compañía comprometida con las personas
A Company Committed to People
Josu Calvo
- 47 Emotional Driving:
un proyecto innovador por y para nuestra gente
An Innovative Project By and For Our People
Juan Llovet
- 55 Valor compartido
Shared Value
Ana Sainz

el conductor the driver



- 63 La seguridad, requisito innegociable en Gonvarri
Safety, A Non-Negotiable Requirement at Gonvarri
Pablo González de Suso
- 71 Una experiencia positiva
A Positive Experience
Sonia Prieto
- 79 La vida no se acaba en una silla de ruedas
Life Doesn't End When You're in a Wheelchair
Gustavo Almela
- 89 Un cambio cultural difícil pero necesario
A Difficult but Necessary Cultural Change
César García Leal
- 93 Nuestro desafío: ayudar y concienciar
Our Challenge: Helping and Raising Awareness
Mar Cogollos

el coche the car



- 105 ¿Es posible un mundo sin accidentes?
Is a World without Accidents Possible?
Jesús Monclús
- 117 Juntos podemos conseguirlo
Together We Can Achieve It
Susana Gato
- 121 Innovación y seguridad como parte
de nuestro ADN
Innovation and Safety as Part of Our DNA
Vicente Coz
- 127 Una experiencia emocional que te
obliga a pensar
An Emotional Experience that Forces
You to Think
Marcus Brooks
- 131 Convarri Colombia:
Soluciones para la seguridad vial
Solutions for Road Safety
Ángela Sierra

la carretera the road



- 143 DGT: campañas para concienciar y sensibilizar
DGT: Campaigns to Raise Awareness
Milagro del Arroyo
- 147 Las carreteras del siglo XXI: Las redes sociales
Roads of the 21st Century: Social Networks
Adolfo Corujo
- 155 Soluciones innovadoras para salvar vidas
Innovative Solutions to Save Lives
Fernando Castro y Antonio Amengual
- 163 Ver y ser visto puede salvar tu vida
To See and Be Seen Can Save Your Life
Urbano Santiago
- 171 El cambio de actitud de un mal conductor
A Bad Driver's Change of Attitude
Martin Bernhardt
- 183 ¿Qué es Emotional Driving?
What is Emotional Driving?
- 184 Kilómetros recorridos / Kilometers traveled
- 187 Compromiso de futuro
A Commitment to the Future
- 188 Reconocimientos / Awards
- 191 Agradecimientos / Acknowledgements





emotional
driving

By **Gonvarri** Steel Services

2016/2018



el proyecto
the project



concienciación
awareness



Carlos Sainz

Doble Campeón del Mundo de Rallyes,
Campeón del Dakar y Empresario
Two-time World Rally Champion,
Dakar Champion and Businessman



Un ejemplo a seguir An Example to Follow

Desde siempre, la seguridad vial ha sido un tema sobre el que he tenido una especial sensibilidad. Por eso llevo años colaborando en la campaña Ponle Freno o con la Fundación RACC, realizando estudios y campañas para concienciar a la sociedad –y especialmente a los jóvenes– acerca de la importancia de una conducción segura, más prudente, más consciente. Porque cuando entras en detalle en las estadísticas y ves las cifras de accidentes, el número de fallecidos y también de víctimas graves, te das cuenta de que la siniestralidad en España sigue siendo un problema serio. Es cierto que se ha avanzado mucho en los últimos años, desde que hay cifras de la DGT la mejora ha sido constante, pero no es suficiente. Todo lo que se haga en este terreno es poco.

Por eso me hace especial ilusión participar en este proyecto de Emotional Driving. Porque, además de mi amistad con la familia Riberas, cualquier acción que se realice en este sentido me parece fantástica, y necesaria. El Grupo Gonvarri/Gestamp, que tan vin-

I've always been especially sensitive to the subject of road safety. This is why I've collaborated for years with the Ponle Freno (Put on the Brakes) campaign or the Fundación RACC, making studies and campaigns to raise awareness in society – especially among the younger generation – about the importance of driving safely, more carefully, more aware. Because when you look at the statistical details and see the amount of accidents, the number of deaths and also of serious victims, you realize that accidents in Spain continue to be a serious problem. It's true a great deal of progress has been made in recent years; from the time the DGT began keeping records, the improvement has been constant, but it's not enough. Everything done in this area is too little.

This is why I'm particularly thrilled to participate in the Emotional Driving project. Because, in addition to my friendship with the Riberas family, I think any action taken in this direction is fantastic. And necessary. The Grupo Gonvarri/Gestamp, so closely tied to the

culado está al mundo del automóvil, demuestra con esta iniciativa inquietud ante un problema real y en un sector en el que la compañía es protagonista, por lo que tiene mucho que aportar. Desde luego, para mí es un verdadero acierto. Por tanto, vaya por delante mi enhorabuena y agradecimiento por dedicarle un importante esfuerzo al bienestar y a la seguridad vial, que en el fondo es un bien para todos.

Cualquier acción en favor de la seguridad vial, de la prevención, de la concienciación, es bienvenida. Porque esto es una lucha constante. Las cifras van a mejorar, por supuesto, pero aún son demasiado altas. Y me siento especialmente sensibilizado con la juventud, una edad en la que las cifras de siniestralidad se disparan, sobre todo los fines de semana.

Como decía, los avances en seguridad vial han sido notables estos últimos años; tanto la seguridad en los coches y en las vías como la concienciación de conductores y sociedad han mejorado tremendamente. Las marcas de automóviles han invertido muchos recursos en innovación, desde aquellos lejanos frenos de disco a los actuales ABS y ESP que ya prácticamente incorporan todos los coches de serie, o la dirección asistida, los cinturones en los asientos traseros, los propios neumáticos, los airbags...

Por otra parte, no debemos olvidar que las carreteras son también un punto clave en la seguridad. Yo, quizá por deformación profesional, me fijo mucho en el tipo de asfalto. Hay una diferencia enorme entre unos y otros. Y no me refiero solo a situaciones de lluvia, en las que puedes circular tranquilamente por una carretera que prácticamente no levanta *spray* y de repente, sin previo aviso, pasas a otro asfalto en el que se te empieza a llenar el coche de *spray* y pierdes visibilidad. También en seco, por el tipo de agarre, por la agresividad del asfalto, etc. Es un factor fundamental para la seguridad, y lo mismo la señalización, el trazado de la carretera, la visibilidad, esos puntos

world of automobiles, demonstrates through this initiative concern for a real problem and in a sector in which the company is a protagonist and thus has a great deal to contribute. In my opinion the initiative is unquestionably a true success. This is why I express my congratulations and thanks for the important effort made to road safety and well-being, which benefits everyone.

Any action in favor of road safety, of prevention, of raising awareness, is welcome. Because this is a non-stop battle. The figures improve, of course, but they are still too high. And I feel particularly aware of this in respect to the younger generation, an age bracket in which the number of accidents shoots up, above all on weekends.

As I've said, advances in road safety have been notable in recent years; the safety of cars and roads, as well as the raising of awareness of drivers and society, has improved tremendously. Carmakers have invested a great deal in innovation, from those far off disc brakes to the current ABS and ESP now incorporated in almost all mass-produced cars, or power steering, seatbelts in backseats, tires, airbags...

On the other hand, we mustn't forget that roads are also a key feature in safety. Perhaps because of my profession, I'm very aware of asphalt types. There is an enormous difference between one type and another. And I don't refer solely to rainy conditions, when you're calmly driving on a road that raises practically no spray and then suddenly, without warning, you drive onto another type of asphalt that begins to blanket the car with spray and you lose visibility. Also in dry conditions, there is the question of the type of grip, the aggressiveness of the asphalt, etc. This is fundamental to safety. And so are signs, the layout of the road, visibility... those black spots where accidents repeatedly occur. It is in these areas, for



negros donde recurrentemente suceden accidentes. Ahí, por ejemplo, hemos trabajado con intensidad a través de la plataforma Ponle Freno.

Pero tan importantes como estos avances en seguridad son los avances en concienciación, en la sensibilización de la sociedad, y especialmente de los más pequeños. Son los propios niños quienes ahora dicen a sus padres: «Papá, en esta calle hay que ir a 40», o «Ponte el cinturón», o «Ahora no podemos cruzar, papá, ¿no ves que está en rojo?». Esa labor de concienciación de los más pequeños, que se ha desarrollado en los últimos años, recoge ahora sus frutos. La asignatura de seguridad vial impulsada por la DGT, que era una disciplina pendiente en España, ha sido la mejor inversión en seguridad y prevención. Es indudable que ahí se ha dado un gran paso adelante. Nunca es suficiente, pero la educación en los colegios es un buen principio, un importante comienzo, de eso no cabe duda. Y fuera de los colegios, no nos olvidemos de los adultos.

Cualquier acción en favor de la seguridad vial, de la prevención, de la concienciación, es bienvenida.

Any action in favor of road safety, of prevention, of raising awareness, is welcome.

example, that we have carried out intense work through the Ponle Freno platform.

However, as important as those advances in safety are, of equal importance are advances in raising awareness, in sensitizing society, especially among the young. Nowadays, children are the ones who tell their parents, "Dad, on this street the speed limit is 40", or "Put on your seatbelt", or "We can't cross now, Dad, can't you see it's red?". This task of raising the awareness of the younger generation, which has been developed in recent years, is now beginning to bear fruit. The attention to road safety promoted by the DGT, which was a matter that needed tackling, has been the best investment in safety and preven-



Cuando me piden un consejo sobre seguridad vial o cómo ser un buen conductor, siempre respondo lo mismo: aplica el sentido común.

When I'm asked for advice about road safety or about how to be a good driver, I always give the same answer: use common sense.

Cuando me piden un consejo sobre seguridad vial o cómo ser un buen conductor, siempre respondo lo mismo: aplica el sentido común. Porque, al final, mientras conduces y de repente te encuentras con unas condiciones difíciles —lluvia, nieve, falta de visibilidad, intensidad del tráfico...—, a partir de ese momento las señalizaciones sobran. Tú eres quien tiene que juzgar la velocidad a la que debes ir, la distancia de seguridad, el grado de concentración, o incluso si tienes que detenerte en una gasolinera y esperar a que remita el temporal o la niebla.

Unquestionably, this has been a great step forward. It's never enough, but education in schools is a good start, an important beginning, of this there is no doubt. And outside the schools, let us not forget the adults.

When I'm asked for advice about road safety or about how to be a good driver, I always give the same answer: use common sense. Because, in the end, when you're driving and suddenly encounter difficult conditions – rain, snow, lack of visibility, heavy traffic – from that moment onward, signs don't matter. You are the one who must judge how fast to go, the safety distance between you and others, the degree of concentration, or even whether you should stop at a gas station and wait for the storm or fog to pass.

There are, of course, rules; but even if the speed limit is 120 km/h, perhaps you shouldn't go faster than 60 km/h. Your own judgment is what should make you decide what to do. And not only because of

Por supuesto que hay unas normas; pero a lo mejor la limitación es 120 km/h y sin embargo tú no debes ir a más de 60 km/h. Es tu propio criterio el que decide, y al que tienes que hacer caso, y no solo debido a las condiciones meteorológicas. A veces es conveniente no adelantar en una carretera de doble dirección, aunque esté permitido en ese tramo, simplemente porque la visibilidad no es buena, o porque la distancia no es suficiente para adelantar con seguridad; o porque hay dudas. En esas ocasiones, lo mejor siempre es aplicar el sentido común. Este es el mejor consejo que puedo ofrecer.

Porque lo que nos estamos jugando es mucho. Nada menos que la propia vida, y a veces la vida de seres queridos o de cualquier otra persona, conductor o peatón. Es algo que nunca debemos olvidar, ni debemos obviar, y no importa la experiencia que tengamos... o creamos tener. El riesgo siempre está ahí. Y la preocupación también.

Mi caso es quizá diferente; he competido durante muchos años y hoy lo sigo haciendo, además en una carrera como el Dakar que conlleva ciertos riesgos. Como padre he sufrido inquietud por mis hijos, por todos ellos, tanto en los circuitos (en el caso de Carlos) como en viaje por carretera. Son preocupaciones diferentes, en ambos casos están ahí. Eso, sabiendo que correr en F1 tiene su riesgo. Por ejemplo, el accidente que tuvo mi hijo Carlos en los entrenamientos del Gran Premio de Rusia; fue un golpe fortísimo, pero sin consecuencias graves. Y eso fue gracias a la innovación, a la inquietud de los fabricantes y organizadores por la seguridad, al célebre HANS (que en inglés significa «apoyo para la cabeza y el cuello» y reduce considerablemente las lesiones), a los controles de choque que hace la FIA antes de homologar un coche, al cinturón de seguridad de seis puntos, al casco de fibra de carbono... y a las barreras de protección, que absorbieron en gran medida el brutal impacto. Gracias a esas

weather conditions. Sometimes it's better not to overtake on a two-way road even though it's permitted on that section simply because visibility isn't good, or because the distance isn't enough to overtake safely; or because you have doubts. On these occasions, it's always best to use common sense. That's the best advice I can offer.

Because you are risking a lot. Nothing less than your own life. And sometimes the lives of loved ones, or of others, drivers or pedestrians. This is something we should never forget, nor ignore. And it doesn't matter how experienced we are... or believe we are. The risk is always there. And the concern too.

My case is perhaps different; I have competed for many years and continue to do so today, and what is more, in a race such as the Dakar, which includes certain risks. As a father, I've been concerned about my children, about all of them, whether they are on the racetrack (as in the case of Carlos) or when they are traveling by car. The concerns are different, but in each case, they exist. And this, knowing that racing in F1 has its risks. For example, my son Carlos' accident while training for the Gran Prix of Russia; it was an awful crash, but the consequences weren't serious. And that was thanks to innovation, to the concern for safety of carmakers and race organizers, to the famous HANS ("Head and Neck Support" which considerably reduces injuries), to the shock tests that the FIA makes before approving a car, to the six point seatbelts, to the carbon fiber helmet... and to the guardrails that to a great extent absorbed the brutal impact. Thanks to these innovations, Carlos' life was saved; if the same accident had occurred in a single-seater racecar on a racetrack twenty years ago, the results would have been tragic.

This is a clear example of the evolution of safety and its effects, as much in terms of the car as the racetrack and the driver.

innovaciones Carlos salvó la vida; si ese accidente hubiera sucedido con un monoplaça y en un circuito de hace veinte años habría supuesto una tragedia.

Es un claro ejemplo de la evolución en seguridad y sus efectos, tanto en el coche como en el circuito y el piloto.

Pero más allá de la competición, lo importante es nuestro comportamiento en el día a día, ya sea en carretera o en ciudad. Lo importante es cómo tomamos conciencia de la responsabilidad que supone coger un coche. Lo importante es cómo aprendemos a conducir de una manera prudente. Lo importante es cómo reducimos las cifras de siniestralidad, el número de accidentes, el número de víctimas. Y ahí, la clave está en la educación vial. Educar en seguridad, y también en respeto.

En el Carlos Sainz Center ofrecemos cursos de iniciación al karting para niños. Porque entendemos que cada vez es más importante, necesario y eficaz educar desde pequeños: siete u ocho años, y ahora también desde los cuatro años, en un minicircuito hinchable; me hacía ilusión que empezaran desde una edad más temprana a jugar, porque también empiezan a aprender, y sobre todo a respetar. Sinceramente, creo que con respeto y, sobre todo, teniendo conciencia de que una serie de circunstancias te pueden llevar a un accidente, es la mejor manera de prevenirlo.

La mezcla de juventud, noche, alcohol y drogas sigue siendo una combinación terrible. Pero creo que hoy la juventud está más concienciada que hace unos años: el tema de los turnos en la pandilla para conducir por la noche, el uso alternativo del taxi, o los controles de alcoholemia y el carné de puntos... son avances importantes. Aunque las cifras de accidentes sufridos por jóvenes siguen siendo escalofriantes, cada vez son más conscientes de que estas son decisiones que te pueden salvar la vida.

But above and beyond competition, the important thing is how we behave on a daily basis, whether driving on roads or in the city. The important thing is how aware we are of the responsibility involved in driving a car. The important thing is how we learn to drive carefully. The important thing is how to reduce the number of accidents, the number of victims. And the key here is driver education. To educate in terms of safety as well as respect.

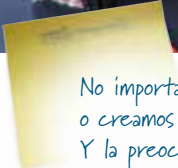
At the Carlos Sainz Center we offer initiation courses in karting for children. Because we understand that it's increasingly important, necessary and effective to educate young people: beginning at the age of 7 or 8 and now also even at 4, on an inflatable mini-race-track; I was thrilled that they could begin playing and also learning at an earlier age. And, above all, learning to respect. Sincerely, I believe respect is the best way to prevent accidents, keeping in mind, above all, that a series of circumstances can lead you to have one.

The mixture of youth, nighttime, alcohol and drugs continues to be a terrible combination. But I believe that young people today are more aware than they were some years ago: the way friends take turns to be the designated driver at night, the alternative of going by taxi, the tests to check alcohol levels and the points of infraction accumulated on one's driver's license... are all important advances. And, although the number of accidents involving young people continues to be alarming, young people are increasingly aware that taking precautions such as these are decisions that can save their life.

In this sense, television campaigns are fundamental, both those that raise awareness and those that offer advice. The problem is that they should be reoccurring and constant campaigns, not periodic ones. Because new drivers appear, because the repetition of a message eventually sinks in, because there is always advice you haven't heard yet or which comes



En este sentido, las campañas de televisión son fundamentales, tanto las de concienciación como las de consejos. El problema es que deberían ser campañas recurrentes y continuadas, no esporádicas. Porque hay conductores nuevos, porque la repetición de un mensaje acaba calando, porque siempre hay consejos que no conocías o que te vienen a la cabeza en un momento determinado... Y no solo en los medios de comunicación o en los colegios, claro. Iniciativas como la de Emotional Driving, enfocada principalmente a sus empleados, me parece absolutamente necesaria, y absolutamente ejemplar. Un ejemplo a seguir por todos.



No importa la experiencia que tengamos... o creamos tener. El riesgo siempre está ahí. Y la preocupación también.

It doesn't matter how experienced we are... or believe we are. The risk is always there. And the concern too.

to mind at a specific moment... And not only in the media or at schools, of course. Initiatives such as Emotional Driving, focused primarily on the company's employees, seem to me absolutely necessary and absolutely exemplary. An example for everyone to follow.



valores
values



Jon Riberas
Presidente
Chairman
Gonvarri Steel Services



Gonvarri Steel Services: Orgullosos de nuestros valores Proud of Our Values

Cuando los departamentos corporativos me hablaron por primera vez del proyecto Emotional Driving, tengo que reconocer que me tocó de lleno. No solo porque la prevención de riesgos y la seguridad son un objetivo prioritario en Gonvarri Steel Services, algo a lo que llevamos ya varios años dedicando el máximo esfuerzo, para promover comportamientos seguros y lograr un entorno de trabajo saludable. Esta iniciativa pretendía ir más allá: llevar nuestra filosofía de prevención y seguridad fuera de las plantas, fuera de la empresa, al día a día de nuestros empleados, de todos nosotros, y eso es lo que me entusiasmó.

En aquel primer contacto con Emotional Driving no pensé en la compañía, no pensé en plantas, en cifras, en crecimiento... pensé en las personas, en los 40.000 trabajadores del grupo y en sus familias, pensé en mi familia, en mis amigos. Pensé que todos somos conductores y también pasajeros, y peatones, y que vivimos en un coche durante muchas horas de nuestro día a día. ¿Cuántos minutos conducimos cada

When the corporate departments first spoke to me about the Emotional Driving project, I must admit I was entirely thrilled by it. Not only because safety and prevention are a priority for Gonvarri Steel Services, something we have dedicated maximum effort to for a number of years, promoting safe behavior and achieving a healthy work environment. This initiative aimed to go further: to take our philosophy of safety and prevention beyond the factories, beyond the company, to the daily life of our employees and all of us. And that thrilled me.

When I first learned about Emotional Driving, my thoughts weren't about the company; I didn't think about the factories, numbers, or growth... I thought only about the people, about the group's 40,000 employees and their families, I thought about my family, about my friends. I thought about the fact that we are all drivers and also passengers, and pedestrians, and that for many hours of our daily life we live in cars. How many minutes do we drive each day? How many times do we sit behind the steering wheel or cross a

jornada? ¿Cuántas veces nos sentamos al volante o cruzamos la calle cada semana? ¿Cuántos kilómetros recorreremos por carretera cada mes, cada año? Lo más curioso, después de la cantidad de tiempo que pasamos en la carretera, es que nunca pensamos que vamos a sufrir un accidente; eso es algo que solo les pasa a los demás, siempre les toca a «ellos». Nosotros somos invulnerables. Esta inconsciencia nos ha llevado de la mano durante muchos años, y ha causado mucho dolor.

Por eso, quiero dar mis más sinceras y emocionadas gracias a la Fundación AESLEME, a Mar Cogollos y Tavo Almela, y a todos los profesionales que están participando en Emotional Driving y velan por nuestra seguridad en las carreteras. Los suyos son testimonios impresionantes, que emocionan y, sobre todo, hacen reflexionar. Porque uno no puede imaginarse que algo de esto le pueda pasar a un ser querido, o a cualquier otra persona. Lo vemos siempre de lejos, y parece que a uno no le afecta... hasta que lo hace. Recientemente, el marido de una amiga mía tuvo un accidente en moto con su hijo; él perdió una pierna y el niño quedó en coma. Un accidente asociado a una imprudencia de un tercero que demuestra una vez más que no somos inmunes, que somos humanos y cometemos errores.

No pensemos que no nos va a pasar a nosotros. Porque sí pasa. Como os habrá pasado a vosotros o a algún familiar o conocido. A veces simplemente nos roza la tragedia, nos avisa (todos hemos tenido golpes tontos o accidentes sin consecuencias graves). La pregunta es: ¿cuántos avisos necesitamos para tomar conciencia?

Por eso es tan importante para nosotros este proyecto, y la labor inestimable que está realizando. De qué forma nos está ayudando a tomar conciencia. Con realidades, con testimonios que nos han abierto los ojos y la mente de par en par; con la oportunidad de

street every week? Considering the amount of time we spend on the road, it's curious we never think we'll have an accident; that it is something that only happens to other people, it always happens to "them". We are invulnerable. This blindness has been with us for many years and has caused a great deal of pain.

This is why I wish to give my most sincere and heartfelt thanks to the Fundación AESLEME, to Mar Cogollos and Tavo Almela, and to all of the professionals who are participating in Emotional Driving and watching out for our safety on the road. Their stories are impressive and move us and, above all, make us reflect. Because we don't imagine something like this ever happening to a loved one, or to any other person. We view it at a distance and it seems as though it doesn't affect us... until it does. Recently, the husband of a friend of mine had an accident while riding his motorcycle with his son; he lost a leg and the boy was left in a coma. An accident caused by the carelessness of a third party which shows once more that we aren't immune, that we are human and make mistakes.

We mustn't think it won't happen to us. Because it does. As it has to you or to a family member, or someone you know. Sometimes we just have a brush with tragedy, it warns us (we've all had silly bumps or accidents without serious consequences). The question is, how many warnings do we need before we become more aware?

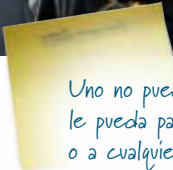
This is why this project and the inestimable work it is carrying out are so important to us. The way it helps us to become more aware. Through realities, through testimonies that have opened our eyes and minds, bit by bit; through the opportunity of experiencing it firsthand, of living it, feeling it. I believe this is the best thing about the project, its most effective aspect. And all of it with a positive focus, which is how we do things at Gonvarri.

In this sense, the collaboration with AESLEME has been essential to helping Emotional Driving function with



experimentarlo en primera persona, de vivirlo, de sentirlo. Creo que es lo mejor del proyecto, la parte más efectiva. Y todo con un enfoque positivo, que es como hacemos las cosas en Gonvarri.

En este sentido, la colaboración con AESLEME ha sido clave para que Emotional Driving funcione con absoluta efectividad a la hora de difundir este mensaje tan necesario que es la concienciación, evitar muertes, evitar daños. Y estamos especialmente orgullosos de colaborar con ellos desde hace años en nuestra labor de promoción de la seguridad en las carreteras.



Uno no puede imaginarse que algo de esto le pueda pasar a un ser querido, o a cualquier otra persona.

We don't imagine something like this ever happening to a loved one, or to any other person.

absolute effectiveness in sharing this necessary message, which is none other than that of raising awareness, avoiding deaths, avoiding injuries. And we are especially proud to have collaborated with them for many years in our work to promote safety on the road.



Entre todos lo estamos consiguiendo. Tomar conciencia de esa responsabilidad que tenemos al conducir, por nosotros, por nuestras familias y por los demás, porque no conducimos solos. Y porque tampoco estamos aislados de cuanto nos rodea, en Gonvarri siempre hemos sido conscientes del lugar que ocupamos en la sociedad y es parte de nuestro espíritu cuidar, no solo a nuestra gente, también a nuestro entorno, a las personas, a la naturaleza.

Es parte de los valores que han definido siempre a esta compañía, y que hemos heredado de nuestro fundador: honestidad, humildad, tesón y trabajo. Nuestros valores y nuestro código ético y de conducta son los pilares que guían la responsabilidad social corporativa del grupo, sobre la cual se de-

Es parte de los valores que han definido siempre a esta compañía, y que hemos heredado de nuestro fundador: honestidad, humildad, tesón y trabajo.

This is part of the values that have always defined this company and which we have inherited from our founder: honesty, humility, tenacity and effort.

All of us, together, are achieving it. We are becoming more aware of the responsibility we have when driving, for our sake, for our family's sake and for the sake of others, because we don't drive alone. And because we aren't isolated from what surrounds us, at Gonvarri we have always been aware of the place we occupy in society and part of our spirit is to care not

sarrollan nuestros principios corporativos y se ciementa nuestra actividad social, nuestro compromiso permanente con la sociedad. La colaboración con la Fundación Lo Que De Verdad Importa, para promover la difusión de valores universales entre los jóvenes, el apoyo a la Fundación Juan XXIII, que fomenta la integración social y laboral de las personas con discapacidad intelectual, o la contribución al proyecto World Central Kitchen, que realiza una magnífica labor fomentando una alimentación sana y sostenible y reforzando la economía local en zonas que sufren catástrofes humanitarias, como Haití. Además de otras iniciativas solidarias que han nacido en las propias plantas, como campañas en favor del Banco de Alimentos, colaboraciones con la Cruz Roja, recogida de juguetes y ropa, donaciones de sangre...

Son quizá estos valores y principios, estas acciones en beneficio de nuestra gente y de la sociedad, lo que nos hace sentirnos más orgullosos de pertenecer a esta compañía. Saber que para nosotros, para todos nosotros, lo que de verdad importa son las personas. Esta es nuestra mejor cuenta de resultados.

Han sido años difíciles. Pero hemos conseguido hacer frente a la crisis, le hemos plantado cara y hemos navegado a través de ella. Tengo que decir con orgullo que hemos crecido en estos años de crisis; ahora somos dos empresas, GSS y GRI, y hemos pasado de tener 26 plantas en 2007 a tener 40 en 2015; en 2010 éramos 3.500 personas y en 2015 hemos cerrado con más de 7.500 empleados. Debemos sentirnos muy orgullosos de ello. También hemos luchado y hemos crecido en la Corporación Gestamp, y el resultado es que en este momento Gestamp cuenta ya con 100 plantas y más de 32.300 personas trabajando en 20 países.

only for our people, but also for our surroundings, both people and nature.

This is part of the values that have always defined this company and which we have inherited from our founder: honesty, humility, tenacity and effort. Our values and our code of ethics and behavior are the pillars that guide the corporate social responsibility of the group, on which we develop our corporate principles and the foundations of our social activity, our permanent commitment to society. The collaboration with the Fundación Lo Que De Verdad Importa, to encourage the spread of universal values among young people, the support for the Fundación Juan XXIII, which encourages the social and professional integration of people with mental disabilities, or the contribution to the project, World Central Kitchen, which carries out magnificent work encouraging healthy, sustainable food and the strengthening of local economies in zones that suffer humanitarian catastrophes, such as Haiti. This, in addition to other initiatives of solidarity that have emerged from the factories themselves, such as the campaigns in favor of the Food Bank, collaborations with the Red Cross, donations of toys and clothes, blood donations...

It is perhaps these values and principles, these actions that benefit our people and society, that make us most proud to belong to this company. To know that for us, for all of us, what really matters are people. This is our best bottom line.

The recent years have been difficult ones. But we have managed to face the crisis, we have looked it in the eye and have navigated our way through it. I must say with pride that we have grown during these years of crisis; we are now two companies, GSS and GRI, and we have grown from having 26 factories in 2007 to having 40 in 2015; in 2010, we were 3,500 people, and we ended 2015 with more than 7,500 employees. We must feel very proud of this. We have also strived and grown in the Corporación Gestamp, and



Para todos nosotros, lo que de verdad importa son las personas. Esta es nuestra mejor cuenta de resultados.

For all of us, what really matters are people. This is our best bottom line.

Todos juntos rozamos la barrera de las 40.000 personas, en más de 140 plantas industriales en 26 países. Y es un orgullo pensar cómo empezó todo, con el «jefe», mi padre y fundador. Estoy seguro de que él estará también orgulloso de ver, dondequiera que esté, en lo que su empresa se ha convertido.

Pero si las cifras son importantes, y es permanente motivo de satisfacción, también nos importa el medio en que vivimos; no solo nos preocupamos de la facturación, de crecer, de ayudar a la gente en la forma en que sabemos hacerlo, que es creando puestos de trabajo y generando riqueza; también tenemos la obligación de devolver a la sociedad parte de lo que nos ha dado, y por ello colaboramos desde hace años con AESLEME, con la Fundación Juan XXIII, con el World Central Kitchen y con la Fundación Lo Que De Verdad Importa. Por eso es tan importante, y tan «nuestro», este proyecto, Emotional Driving.

Estoy convencido de que estas 40.000 personas son un equipo orgulloso de pertenecer a esta empresa, de llevar su escudo por todo el mundo. En este sentido, quiero reconocer especialmente la aportación de Leading The Change. Somos ya muy grandes y estos medios nos ayudan a sentirnos unidos y partícipes de la misma casa y de la misma causa.

Por último, reitero mi agradecimiento a todos por este proyecto, los que lo habéis hecho posible, los que nos habéis entregado vuestras historias, vuestras experiencias para sensibilizarnos (de verdad, nos han tocado el corazón), y a todos, todos, los que habéis participado o estáis a punto de hacerlo. Gracias por ayudarnos a evitar tantas tragedias.

Gracias, sobre todo, por ayudarnos a ser mejores personas. Este es el verdadero éxito.

the result is that Gestamp now has 100 factories and over 32,300 employees in 20 countries.

All of us together amount to almost 40,000 people, in over 140 factories in 26 countries. And it's a matter of pride to reflect on how it all began, with the "boss", my father, the founder. I'm certain, wherever he may be, that he would also be proud to see what his company has become.

But while numbers are important and are a permanent source of satisfaction, the environment in which we live also matters to us; we aren't only concerned about income, growing, helping people in the way we know how, which is creating jobs and generating wealth; we also have the obligation of returning to society part of what it has given us and for this reason we have for years collaborated with AESLEME, with the Fundación Juan XXIII, with the World Central Kitchen and the Fundación Lo Que De Verdad Importa. And this is why this project, Emotional Driving, is so important and so much "ours".

I'm convinced that these 40,000 people are a team that is proud to belong to this company, to bear its shield throughout the world. In this sense, I want to particularly recognize the contribution of Leading The Change. We are now very large and this media has helped us to feel united and participants in the same house and the same cause.

Lastly, I repeat my gratitude to everyone for this project, those of you who have made it possible, those of you who have given us your stories, your experiences, to raise our awareness (truly, you have touched our hearts), and everyone, every one of you, who has participated or is about to do so. Thank you for helping us avoid so many tragedies.

Thank you, above all, for helping us be better people. That is true success.



innovación
innovation



Francisco Riberas

Presidente
Chairman
Gestamp



Gestamp, Innovación para un automóvil más seguro Innovation for a Safer Car

La industria del automóvil es, desde hace décadas, punta de lanza de la innovación industrial. Potentes inversiones en I+D+i, sofisticados procesos de producción, equipos humanos altamente cualificados... todo ello en busca de un objetivo: diseñar y fabricar vehículos más inteligentes, más sostenibles y, sobre todo, más seguros. Sin embargo, a pesar de todos los avances e innovaciones, el factor más importante en la seguridad de un vehículo sigue siendo el factor humano. Por ello, educar, concienciar y sensibilizar a los conductores es una labor absolutamente esencial hoy en día. Por ello, para todos los que trabajamos en Gestamp, aceptar participar en el proyecto Emotional Driving es, además de un orgullo, una prioridad. Porque cada accidente que evitemos son vidas que salvamos.

Un accidente de automóvil siempre va asociado a un ruido muy característico, que quienes han experimentado reconocen de inmediato con inquietud. Es el resultado de la deformación de materiales

For decades now, the car industry has been the spearhead of industrial innovation. Huge investments in R&D, sophisticated production processes, highly qualified human teams... all in search of a goal: to design and build smarter, more sustainable and, above all, safer vehicles. However, despite all the progress and innovations, the most important vehicle safety factor remains the human factor. For this reason, educating, sensitizing and raising awareness among drivers is absolutely essential work today. Therefore, for all of us at Gestamp, agreeing to participate in the Emotional Driving project is, in addition to a source of pride, a priority. Because every accident we avoid are lives we save.

An automobile accident is always associated with a very characteristic sound that is instantly and disturbingly recognizable to anyone who has experienced it. It is the result of the deformation of enormously resistant materials as they undergo the pressure of collision against other objects. It is a



En Gestamp pensamos que los grandes fabricantes de vehículos y las empresas del sector de componentes debemos formar un tándem en términos de competitividad, calidad y resultados.

At Gestamp, we think that the large manufacturers of vehicles and the companies in the components sector should join forces in respect to competitiveness, quality and results.

enormemente resistentes, enfrentados a la presión de un choque contra otros objetos. Es un ruido que muchas veces antecede a situaciones dramáticas aunque en muchos casos oculta una realidad: los vehículos son hoy más seguros que nunca en la historia del automóvil.

sound that often comes prior to dramatic situations, although on many occasions it hides a reality: vehicles today are safer than ever before in the history of automobiles.

El sector de componentes de automoción, un gran desconocido

El del automóvil es uno de los sectores más sofisticados por sus procesos de producción, su alto componente tecnológico y su actividad innovadora. Sin embargo, gran parte de la sociedad desconoce el papel que desempeña el sector de componentes de

The Automotive Components Sector, A Big Unknown

The automobile sector is one of the world's most sophisticated sectors for its production processes, heightened technological aspect and innovative activity. However, most of society is unaware of the role played by the automotive components sector, that is to say, all those companies that are responsible for 75% of the added value of a vehicle, and

automoción, es decir, todas aquellas empresas que son responsables de más del 75% del valor añadido de un vehículo, y que trabajan para los fabricantes diseñando, desarrollando y produciendo partes fundamentales de los automóviles, tanto en su exterior como en su interior, en su motor, en sus sistemas de conducción o en sus elementos electrónicos. En España, según datos de la patronal SERNAUTO, este sector representó en 2014 una facturación de 29.723 millones de euros, alcanzando 318.000 empleos directos e indirectos. El sector español es altamente relevante, ocupa el sexto puesto en cuanto a facturación a escala mundial y el tercer puesto en Europa. En España, el sector de componentes del automóvil representa un 4% del valor agregado industrial.

En el caso concreto de Gestamp, un grupo multinacional español que cuenta con aproximadamente 100 centros productivos y presencia en 20 países, nuestra contribución al PIB de la industria del automóvil en España fue de 1.836 millones de euros, lo que equivale al 2% del total del sector.

En Gestamp pensamos que los grandes fabricantes de vehículos y las empresas del sector de componentes debemos formar un tándem en términos de competitividad, calidad y resultados. Y, por supuesto, debemos trabajar estrechamente en un aspecto tan esencial como la seguridad.

La innovación como vía de progreso

El sector de componentes de automoción es una de las industrias en las que la innovación es más relevante.¹ Según datos de SERNAUTO, en 2014 el sector en España invirtió en labores de I+D+i el equivalente al 3% de su facturación, cifra tres veces superior a la media industrial española.

¹ *La transformación digital de la industria española*, Ministerio de Industria, Energía y Turismo, octubre de 2015.

which work for the manufacturers designing, developing and producing essential parts for automobiles, for their exterior and interior, their motors, steering systems and electronic elements. In Spain, according to figures by the industry organization SERNAUTO, in 2014 this sector represented 29,723 million euros in turnover and employed, directly and indirectly, 318,000 people. The Spanish sector is highly important, occupying the sixth position in terms of revenues on a world level and the third position in Europe. In Spain, the automobile components sector represents 4% of industrial added value.

In the specific case of Gestamp, a Spanish multinational company with around one hundred production centers and a presence in twenty countries, our contribution to the GDP of the automobile industry in Spain was 1,836 million euros, equivalent to 2% of the total sector.

At Gestamp, we think that the large manufacturers of vehicles and the companies in the components sector should join forces in respect to competitiveness, quality and results. And, of course, we must work closely with one another in such an essential aspect as safety.

Innovation as a Form of Progress

The automotive components sector is an industry in which innovation is of the greatest importance.¹ According to SERNAUTO's figures, the sector in Spain spent the equivalent of 3% of its turnover on R&D in 2014, a sum three times as much as the average Spanish industry.

At Gestamp, we believe R&D is the best way to offer solutions to our customers, proposing innovative products that fulfill the requisites of perfor-

¹ *La transformación Digital de la Industria Española*, Ministerio de Industria Energía y Turismo, October of 2015.

En Gestamp apostamos por la I+D+i como la mejor vía para ofrecer soluciones a nuestros clientes, proponiendo productos innovadores que cumplan con los requisitos de rendimiento, peso, coste, calidad, seguridad y sostenibilidad. Por ello, contamos con 12 centros y 1.000 empleados dedicados de forma completa a labores de I+D, que centran sus esfuerzos en lograr avances en dos aspectos que son clave para todos nuestros clientes: el aligeramiento de peso de los vehículos –fundamental para reducir sus emisiones de CO₂– y la mejora de la seguridad.

Los productos que diseñamos y fabricamos en Gestamp tienen una enorme relación con la seguridad: por ejemplo, piezas como los componentes metálicos estructurales que componen el esqueleto del vehículo son la defensa más importante de los ocupantes ante impactos laterales, frontales o en caso de vuelco; el chasis es el elemento clave para garantizar la estabilidad y el control del vehículo en maniobras bruscas; e incluso hemos desarrollado sistemas piro-técnicos instalados bajo el capó que reducen los daños al peatón en caso de atropello. Todo ello, concebido con la premisa de que su verdadero valor se demuestra en los momentos más decisivos para quienes conducimos cada día, ajenos a la enorme cantidad de esfuerzo y recursos dedicados por las más de 32.300 personas que componen Gestamp para velar por nuestra integridad.

Más ligero y más seguro: la obsesión de Gestamp

Productos más ligeros y más seguros. Esta es la máxima prioridad que creemos que debe existir en el presente y futuro del sector de la automoción, y estas líneas estratégicas son las que se desarrollan y potencian en Gestamp diariamente mediante actividades de investigación, desarrollo e innovación.

mance, weight, cost, quality, safety and sustainability. For this reason, we have twelve centers and a thousand employees dedicated entirely to R&D, which focus their efforts on achieving advances in two aspects that are essential to our customers: reducing the weight of the vehicles – fundamental to reducing CO₂ emissions – and improving safety.

The products we design and manufacture at Gestamp have a huge relationship with safety: for example, pieces such as the metallic structural components that make up the vehicle's frame are the most important defense for passengers in the face of lateral and frontal impacts or in case of flips; the chassis is the key element to guaranteeing stability and control of the vehicle in brusque maneuvers; and we have even developed pyrotechnical systems installed under the hood which reduce injury to pedestrians in case of an accident. All conceived with the premise that their true value is revealed at the most decisive moments for those of us who drive every day, far from the enormous amount of effort and resources dedicated by the more than 32,300 people who form part of Gestamp to watch over our integrity.

Lighter and Safer: Gestamp's Obsession

Lighter and safer products. This is the highest priority we believe must exist in the present and future of the automotive sector and these are the strategic lines Gestamp daily develops and strengthens through its activities of research, development and innovation.

a) Lighter: The relationship between weight and emissions reduction

On the one hand, we must recognize that the period of use of the vehicle is what matters most from the environmental point of view within the vehicle's life-cycle. According to the Observatorio Industrial del



a) Más ligero: la relación entre el peso y la reducción de emisiones

Por un lado, debemos conocer que la etapa de uso del vehículo es la más importante desde el punto de vista ambiental dentro del ciclo de vida. Según el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones de España, el mayor porcentaje de emisiones de CO₂, casi un 90% de las que se producen a lo largo del ciclo de vida, tienen lugar durante la fase de uso del vehículo.

Como proveedores de productos para carrocerías y chasis, los elementos más pesados del vehículo, nuestra contribución a mejorar las emisiones en la etapa de uso de los vehículos se produce a través de la reducción de peso, ya que menor peso conlleva

Productos más ligeros y más seguros. Esta es la máxima prioridad que creemos que debe existir en el presente y futuro del sector de la automoción.

Lighter and safer products. This is the highest priority we believe must exist in the present and future of the automotive sector.

Sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones de España, the largest percentage of CO₂ emissions, almost 90% of what is produced over its lifecycle, occurs during the vehicles period of use.

As suppliers of products for car bodies and chassis, the heaviest elements of the vehicle, our contribution to improving emissions during the vehicle's period of use is made through weight reduction,

va menor consumo de combustible. Estimamos que una disminución del 10% en el peso de un vehículo tipo de 1.500 kg se traduce en una reducción de entre 10-20 gramos de CO₂ por cada kilómetro recorrido. Tal como afirma la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA), las nuevas tecnologías han permitido que las emisiones (gCO₂/km) en vehículos nuevos sean un 33,7% inferiores que en los fabricados en 1995.

Con el objetivo de reducir el peso en cada pieza, Gestamp realiza un importante esfuerzo en impulsar nuevos conceptos, nuevos materiales y nuevas tecnologías de fabricación.

b) Más seguro: la protección de ocupantes del vehículo y peatones, crucial para el sector

Por otro lado, los compradores de vehículos ya no solo se fijan en la línea o prestaciones del mismo, también se preocupan por la seguridad y buscan coches que tengan un nivel de protección lo más alto posible. De esta forma, seguridad y fiabilidad son las otras grandes líneas de investigación de Gestamp, centradas en identificar fórmulas que permitan incrementar la seguridad de los ocupantes del vehículo y de los peatones. Los productos deben a su vez mejorar el confort, la durabilidad, la reciclabilidad al final de la vida útil del vehículo y la calidad, variables todas ellas esenciales en los procesos de diseño y fabricación de nuestros productos.

En este contexto, los test o ensayos de choque suponen una confirmación al buen hacer del sector de componentes, no solamente en la marcha (seguridad activa), sino más importante en caso de choque (seguridad pasiva).

Ya que esto supone una prioridad de primer nivel para Gestamp, utilizamos en nuestro día a día herramientas como CAD/CAE, que permiten simular

given that less weight means less fuel consumption. We estimate that a 10% weight reduction of a vehicle weighing around 1,500 kilograms translates into a reduction of between 10-20 grams of CO₂ for each kilometer traveled. As the European Environmental Agency (EEA) confirms, new technologies have made it possible to lower (gCO₂/km) emissions in new vehicles by 33.7% in respect to those manufactured in 1995.

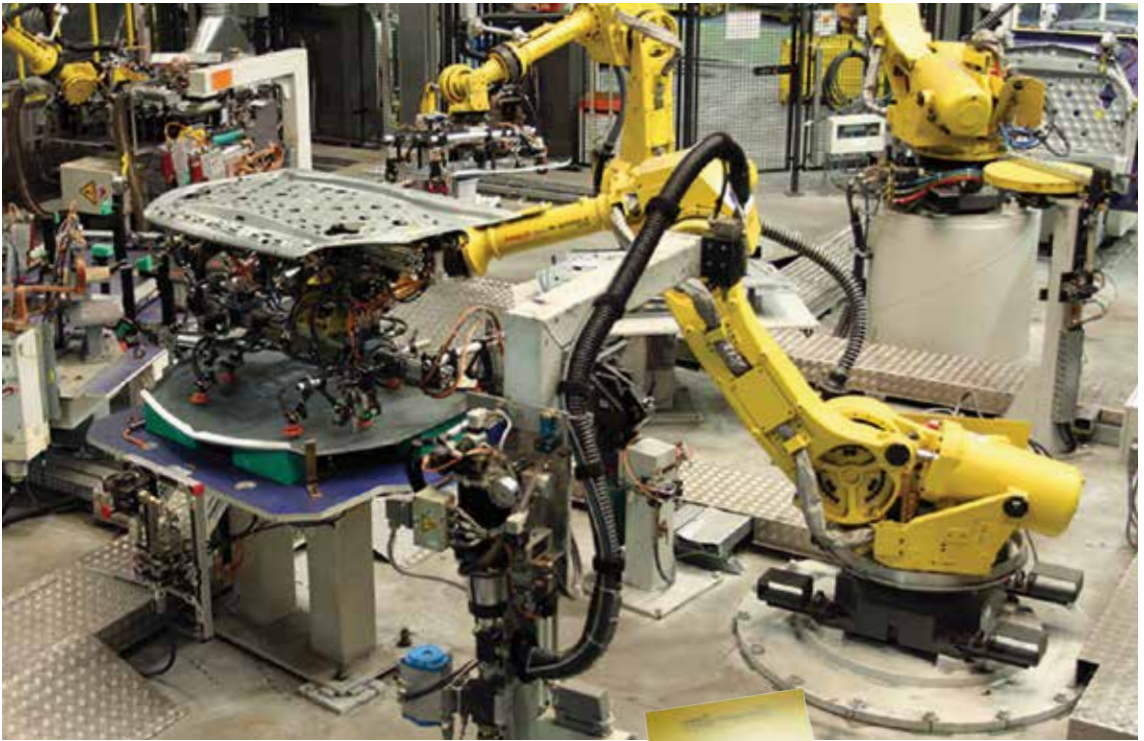
With the goal of reducing the weight of each piece, Gestamp expends considerable effort to encourage new concepts, new materials and new manufacturing technologies.

b) Safer: Protecting pedestrians and passengers in the vehicle, essential to the sector

On the other hand, buyers of vehicles no longer look solely at the lines or features of the car, but are also concerned about safety and want cars that offer the highest level of protection possible. Thus, safety and reliability are the other two important lines of research for Gestamp, focused on identifying formulas that make it possible to increase the safety of the occupants of the vehicle as well as that of pedestrians. The products must in turn improve comfort, durability, recyclability at the end of the vehicle's useful life and quality, variables that are all essential in the design and manufacturing processes of our products.

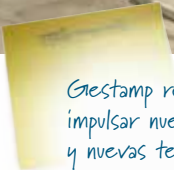
In this context, collision tests are a confirmation of the good workmanship of the components sector, not only in movement (active safety), but more importantly in case of collision (passive safety).

Given that this is a priority of the first order for Gestamp, we use tools such as CAD/CAE in our day to day work to simulate different solutions and make design adjustments, numerically validating collision



las diversas soluciones y ajustar el diseño, validando numéricamente pruebas de choque, ensayos de fatiga y de rigidez así como de ruido, vibraciones y dureza.

La compañía dispone de laboratorios de pruebas de resistencia y fiabilidad de mecanismos, con maquinaria específica para evaluar, de forma material a través de prototipos, los desarrollos que se han diseñado. En laboratorios como el que Gestamp tiene en Lulea (Suecia), las piezas se someten a pruebas de choque y esfuerzo real. Por citar un ejemplo, con los resultados obtenidos hemos podido demostrar que un vehículo equipado con largueros de alta resistencia sufre una deformación de hasta un 60% menos que un vehículo equipado con largueros estándar del mismo peso.

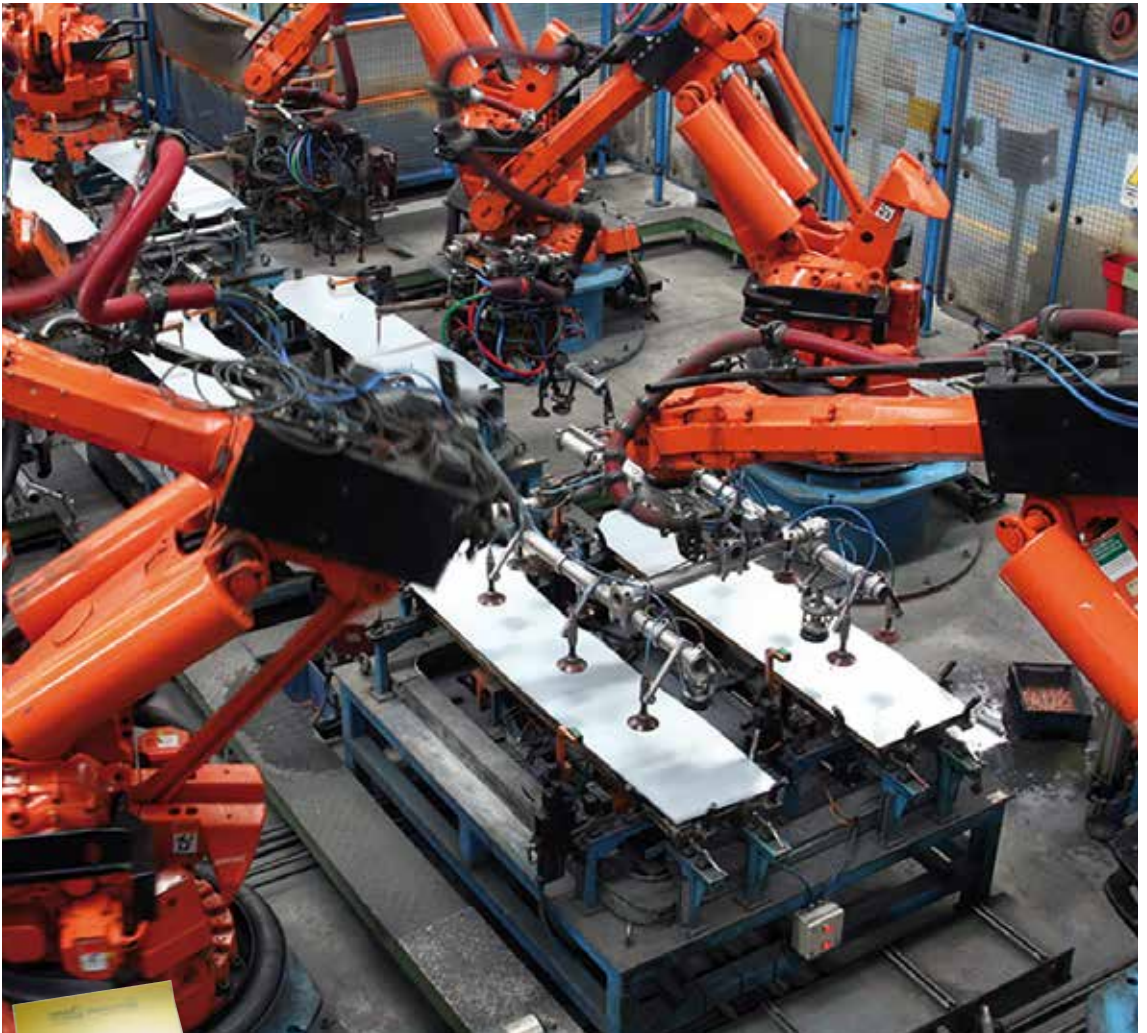


Gestamp realiza un importante esfuerzo en impulsar nuevos conceptos, nuevos materiales y nuevas tecnologías de fabricación.

Gestamp expends considerable effort to encourage new concepts, new materials and new manufacturing technologies.

tests, stress tests and rigidity tests, as well as noise, vibrations and hardness.

The company has laboratories for testing the resistance and reliability of mechanisms, with specific machinery to evaluate the developments designed in a material way through prototypes. In laboratories such as the one Gestamp has at Lulea (Sweden), pieces are subjected to collision and real force tests. To cite an example, we have been able to show with the results obtained that a vehicle equipped with high-re-



La compañía dispone de laboratorios de pruebas de resistencia y fiabilidad.

The company has laboratories for testing the resistance and reliability of mechanisms.

A la vista de los resultados de los ensayos podemos proponer y validar soluciones in situ para nuestros clientes. De hecho, esta ventaja competitiva facilita el hecho de que participemos en todos los proyectos de los principales clientes, siempre con visión a medio y largo plazo.

En este contexto, Gestamp también trabaja para que los vehículos equipados con nuestros productos superen con sobresaliente las pruebas realizadas por parte de la red global NCAP (New Car Assessment Program, o programa europeo de evaluación de coches nuevos), un organismo independiente nacido en 1997 que lleva a cabo ensayos de choque y otorga puntuaciones en función del comportamiento y la seguridad que ofrecen los vehículos a los ocupantes, lo que hace que cualquier usuario de cualquier continente pueda comparar modelos de coches y resultados.

Procesos y tecnologías marcan la diferencia: la importancia del *hot stamping*

Bajo la clara línea estratégica «Más ligero y más seguro» en la que Gestamp trabaja, tiene también un papel importante la innovación en los procesos de fabricación.

Destaca en este sentido, de manera especial, el uso en nuestras plantas de la estampación en caliente (*hot stamping*), tecnología en la que Gestamp, con 56 líneas de producción en 2014, es un proveedor especializado de referencia para sus clientes. Se trata de un proceso innovador a través del cual se moldea acero ultrarresistente en formas complejas, de una manera más eficiente que con la estampación convencional en frío. El proceso implica el calentamiento del acero hasta que se vuelve maleable, seguido del conformado y rápido enfriamiento en troqueles especialmente diseñados para ello, creando durante este proceso un material transformado y endurecido. Gracias a esta capacidad de combinar eficazmente resistencia y complejidad, la estampa-

ción de barras de resistencia sufre un 60% menos de deformación que un vehículo equipado con barras estándar de la misma pesada.

In view of the results of the tests, we can propose and validate solutions in situ for our customers. In fact, this competitive advantage facilitates the fact that we participate in all of the projects of our principal customers, always with a medium and long-term perspective.

In this context, Gestamp also strives so that the vehicles equipped with our products pass with excellent marks the tests realized by the global network, NCAP (New Car Assessment Program, a European program to assess new cars), an independent organization started in 1997 that carries out collision tests and gives marks according to the behavior and safety offered by vehicles to their occupants, which means that any user from any continent can compare models of cars and results.

Processes and Technologies Make the Difference: The Importance of Hot Stamping

Under the clear strategic line of “Lighter and safer” that guides Gestamp’s work, innovation in manufacturing processes also plays an important role.

Especially notable in this sense is the use in our plants of hot stamping, a technology in which Gestamp, with 56 production lines in 2014, is a reference as a specialized provider for its customers. This is an innovative process through which ultra-resistant steel is molded into complex forms in a more efficient way than traditional cold stamping. The process involves heating the steel until it becomes malleable, molding it and then quickly cooling it in especially designed dies, creating during this process a transformed and hardened material. Thanks to this capacity to effectively combine resistance and complexity, hot stamp-



El futuro de la empresa depende de su capacidad de innovar no solo en el producto o en la tecnología, sino también en los procesos, la organización, la calidad o incluso el diálogo con sus audiencias clave.

The future of the company depends on its capacity to innovate not only in terms of products or technology but also in processes, organization, quality and even dialogue with their target public.

ción en caliente consigue piezas más ligeras, lo cual mejora su comportamiento y resistencia en caso de colisión y garantiza una mayor seguridad del pasajero.

Dentro de la estampación en caliente, disponemos de un proceso específico patentado denominado Tailored Material Property, con el cual podemos obtener diferentes niveles de dureza en distintas zonas de la misma pieza controlando las temperaturas de enfriamiento durante el proceso de endurecimiento. Así, creando zonas blandas más fácilmente deformables en cada pieza, podemos controlar la deformación de la estructura del coche y ofrecer un mejor comportamiento ante el choque.

ing produces lighter pieces, while also improving their behavior and resistance in case of collision, thereby guaranteeing greater passenger safety.

Within hot stamping, we have developed a specific, patented process called "Tailored Material Property", by which we can obtain different levels of hardness in different zones of the same piece, controlling the different temperatures of cooling during the hardening process. We can thus create softer, more easily deformable zones in each piece, by which we can control the deformation of the structure of the car and offer improved behavior in case of collision.

Los retos del futuro

Las empresas han tomado conciencia de que su futuro depende de su capacidad de innovar no solo en el producto o en la tecnología, sino también en los procesos, la organización, la calidad o incluso el diálogo con sus audiencias clave. Muchas empresas ya entienden que para innovar se necesita desarrollar el pensamiento creativo de sus equipos, con el fin de encontrar ideas nuevas que se transformen en realidades que aporten valor.

En este sentido, Gestamp ha potenciado la innovación abierta como una nueva estrategia bajo la cual la compañía va más allá de los límites internos de su organización y donde la cooperación con otros actores, como universidades y centros tecnológicos, ha pasado a tener un papel fundamental.

Tampoco somos ajenos a nuevos fenómenos como la Fabricación 4.0, en la que se persiguen mayores niveles de eficiencia y aprendizaje a través de la digitalización, con nuevos frentes como el análisis de *big data*, la robótica colaborativa o la sensorización. Todo ello plantea nuevos retos en materia de capacitación de las personas, transformación de las organizaciones y adaptación tecnológica al cambio.

Desde el punto de vista del usuario, el sector del automóvil evoluciona hacia vehículos más inteligentes y sostenibles con una necesidad de *time-to-market* cada vez más corto, buscando dar respuesta a las necesidades de la sociedad en términos de movilidad, a la vez que se incrementa la seguridad de los vehículos.

Es un reto apasionante para un sector que representa la verdadera punta de lanza de la innovación industrial. Un sector que aporta enormes retornos a la sociedad en progreso económico, prosperidad, desarrollo social y capacidad de conectar a las personas. Un sector consciente de que, tras su esfuerzo, la recompensa vale la pena cada vez que se consigue evitar un accidente o reducir sus consecuencias. Para ello trabajamos cada día.

Future Challenges

Companies have become aware that their future depends on their capacity to innovate not only in terms of products or technology but also in processes, organization, quality and even dialogue with their target public. Many companies now understand that to innovate they must develop the creative thinking of their teams in order to come up with new ideas that are transformed into realities that contribute value.

In this sense, Gestamp has strengthened open innovation as a new strategy whereby the company goes beyond the internal limits of its organization and where cooperation with other actors, such as universities and technological centers, has come to play a fundamental role.

We are also open to such new phenomena as Manufacturing 4.0, in which greater degrees of efficiency and learning are pursued through digitalization, with new fronts such as the analysis of big data, collaborative robotics, and sensorization. All of this poses new challenges in terms of training people with new skills, transforming organizations and the technological adaptation to change.

From the perspective of the user, the automobile sector is evolving towards more intelligent and sustainable vehicles with an ever shorter time-to-market need, looking to respond to the needs of society in terms of mobility while at the same time improving the safety of vehicles.

This is a thrilling challenge for a sector that represents the true spearhead of industrial innovation. A sector that contributes enormous benefits to society in terms of economic progress, prosperity, social development and the capacity to connect people. A sector that knows its efforts are rewarded every time an accident is avoided or its consequences are reduced. To this end, we work every day.

A group of men in blue work clothes are standing in a line, looking thoughtful. The man in the foreground on the left is resting his chin on his hand. The man next to him has his arms crossed. The background is slightly blurred, showing more people and a yellow sign with some text.

compromiso
commitment



Josu Calvo
CEO
Gonvarri Steel Services



Una compañía comprometida con las personas A Company Committed to People

La Responsabilidad Social Corporativa (RSC) es un área a veces difusa en las empresas. Unas por imagen, otras por ventajas fiscales, o por ambas, lo cierto es que cada vez más compañías se apuntan a esta corriente de «humanismo corporativo». Hoy la RSC ya no es una opción, es casi un imperativo en una sociedad cada día más sensibilizada, proactiva y conectada. Pero, cuando en Gonvarri Steel Services hablamos de RSC, miramos mucho más allá de la simple imagen o los beneficios fiscales. Porque estamos hablando de responsabilidad, con nuestros empleados, con sus familias, con la sociedad en general. Y eso es algo que hay que tomarse con seriedad y profundidad. No se trata de realizar acciones aisladas, más o menos solidarias, más o menos filantrópicas. Se trata de abarcar a toda la compañía, de involucrar a todos los departamentos (no solo RRHH), de cambiar la forma de hacer negocio, de plantear una estrategia de gestión sostenible, continuada y duradera. De dar respuesta a las preocu-

Corporate Social Responsibility (CSR) is sometimes a vague area in companies. Some companies do it for the image, others for tax breaks, or for both. Whatever the case, more and more companies have joined this trend of “corporate humanism”. Today CSR is no longer an option, it’s almost an imperative in an increasingly sensitized, proactive and connected society. However, when we at Gonvarri Steel Services talk about CSR, we look far beyond a simple image or tax break. Because we are talking about responsibility, in respect to our employees, their families, and society in general. And this is something that must be taken seriously and profoundly. It’s not a matter of carrying out isolated actions, more or less solidarity-oriented, more or less philanthropic. It’s a matter of involving the entire company, of involving all of the departments (not only Human Resources), of changing the way business is done, of planning a management strategy that is sustainable, constant and lasting: safety,

paciones y los asuntos realmente importantes: seguridad, valores, compromiso, innovación. Conceptos intrínsecamente unidos a Gonvari Steel Services, parte misma de nuestra esencia, de nuestro ADN.

Y, por encima de todos ellos, nuestro activo más importante: las personas.

La seguridad vial resulta crucial para nosotros, porque creemos que es inaceptable la pérdida de vidas humanas en accidentes de tráfico —tanto como en accidentes laborales— y por ello nuestro objetivo es tratar de minimizar esta cifra entre nuestro personal y en su entorno más cercano. La seguridad vial, además, también forma parte de nuestro negocio, a través de la división Metal Structures, que ya puso en marcha Road Safety First, cuyo contenido se refuerza con esta iniciativa.

Es que, desde los inicios de la compañía, nuestra mayor preocupación ha sido siempre la seguridad de las personas, su integridad física. Entendemos el trabajo de una manera responsable, con la implicación de todos los departamentos, de todos los directivos y de todos los empleados y colaboradores. Entendemos que nuestra empresa debe ser un referente ético en todas las decisiones y por parte de todos sus miembros, guiándonos por los principios que definió nuestro fundador y por los valores que marca nuestro código ético y de conducta: el compromiso con nuestros clientes, impulsar la iniciativa de nuestros profesionales, liderar el cambio y la sostenibilidad económica, social y ambiental.

Hemos creado un plan director en materia de RSC para contribuir a la creación de valor para todos, que se resume en 10 ejes transversales, con sus líneas de actuación, en los que se engloban los objetivos y compromisos, alineados con nuestros valores y principios.

Asimismo, establecemos diversos mecanismos de diálogo con nuestros empleados para conocer sus

values, commitment, innovation. These are concepts intrinsically tied to Gonvari Steel Services, they are part of our essence, our DNA.

And, above all else, our most important asset is: people.

Road safety is essential to us because we believe that the loss of human life in traffic accidents is unacceptable – just as it is in workplace accidents – and for this reason our aim is to try and minimize this number among our employees and their families and friends. Road safety, furthermore, also forms part of our business, through the Metal Structures division, which has already set in motion Road Safety First, the content of which is reinforced by this initiative.

Indeed, since the company's beginnings, our greatest concern has always been the safety of people, their physical integrity. We understand work in a responsible way, with the involvement of all departments, of all executives, workers and collaborators. And we understand that our company must be an ethical reference in all of its decisions and through all of its members, guided by the principles that our founder defined and by the values that mark our ethical code and behavior: commitment to our customers, encouraging the initiative of our professionals, leading change, and economic, social and environmental sustainability.

We have created a master plan in terms of CSR to contribute to the creation of value for everyone, which is summed up in ten transversal poles, with their corresponding actions, which encompass goals and commitments and are aligned with our values and principles.

Similarly, we have established diverse mechanisms of dialogue with our employees to learn about their expectations (the Leading The Change intranet, surveys on satisfaction and the work environment, interdepartmental meetings with management, the Compa-



expectativas (la intranet Leading The Change, encuestas de satisfacción y clima laboral, reuniones interdepartamentales con la gerencia, Comité de Empresa y Comité de Seguridad y Salud...). Estas iniciativas nos permiten disponer de información de primera mano sobre las fortalezas y debilidades en la relación con nuestros empleados, y poder así establecer planes y actuaciones para mejorar esa relación.

En cuanto a nuestra política de seguridad y salud, entendemos que la prevención de riesgos asociados a las diversas actividades laborales es un objetivo estratégico y prioritario dentro de la compañía. Esta política se basa en principios muy definidos, que van desde su gestión eficaz, la total implicación por par-

La seguridad vial resulta crucial para nosotros, porque creemos que es inaceptable la pérdida de vidas humanas en accidentes de tráfico.

Road safety is essential to us because we believe that the loss of human life in traffic accidents is unacceptable.

ny Committee and the Health and Safety Committee...). These initiatives provide us with firsthand information about strengths and weaknesses in relation to our employees, and thus make it possible to establish plans and actions to improve that relation.

In terms of our policy of health and safety, we understand that prevention of risks associated with different work activities is a strategic and priority goal

te de los mandos o el obligado cumplimiento de las normas de prevención por parte de los trabajadores, hasta la formación preventiva, la implantación de sistemas para la continua identificación de riesgos o el seguimiento de programas que permitan la mejora continua. Nuestra meta: cero lesiones y daños a la salud.

Tenemos la plena convicción de que todos los accidentes son evitables, y desde cada una de nuestras plantas trabajamos en distintos aspectos para su prevención, definidos en las 10 Reglas de Oro de Seguridad, cuya difusión y cumplimiento son obligatorios.

Para asegurarnos de que en nuestra compañía disponemos de entornos de trabajo seguros, hacemos especial énfasis en la comunicación y la formación. En cuanto a la comunicación, se han desarrollado comités de seguridad y salud, comités mensuales de dirección de seguridad, foro de seguridad y salud corporativo en la intranet, paneles de información sobre seguridad y salud, reuniones participativas (en las que se recaban sugerencias o aportaciones de los trabajadores); además, todos los empleados pueden colaborar en los distintos procesos en materia de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud.

En cuanto a las acciones formativas, en el año 2014 se impartieron más de 7.000 horas de formación en seguridad y salud, tanto para trabajadores como para mandos intermedios. También se han llevado a cabo diversas campañas de concienciación, como jornadas sobre cómo evitar un accidente o cómo prevenir los riesgos laborales («Prevención con los cinco sentidos»); la campaña «No a los accidentes», que logró hitos históricos en cuanto a días sin accidentes (541 días en la planta de Gonvauto Galicia), y también actividades en familia, en un ambiente lúdico y participativo.

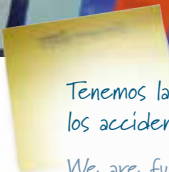
within the company. This policy is based on very defined principles that range from effective management, the total implication by managers and the obligatory following of rules of prevention by employees, preventive training, the implantation of systems to constantly identify risks and the monitoring of programs that makes possible constant improvement. Our goal: zero injuries and harm to health.

We are fully convinced that all accidents are avoidable. And at each one of our factories we work in different ways to prevent them, defined in the 10 Golden Rules of Safety, whose diffusion and fulfillment are obligatory.

And to make sure that we have safe work environments at our company, we place special emphasis on communication and training. In terms of communication, we have developed health and safety committees, monthly committees of safety management, a forum of corporate health and safety on the intranet, information panels about health and safety, participatory meetings (at which suggestions and contributions from workers are received); furthermore, all of the employees can collaborate in the different processes in respect to the prevention of work risks, safety and health.

And in terms of training, in 2014, more than 7,000 hours of training were given in health and safety, both for workers and middle management. Different campaigns on raising awareness have also been carried out, as well as talks on how to avoid accidents or prevent risks at work ("Prevention with the Five Senses"); the campaign "No to Accidents", which achieved historic records in terms of days without accidents (541 days at the Gonvauto Galicia factory), and also family activities in a fun and participatory atmosphere.

For a long time now, our concern for safety has also extended to our own products. The road equipment



Tenemos la plena convicción de que todos los accidentes son evitables.

We are fully convinced that all accidents are avoidable.

Desde hace ya mucho tiempo, nuestra preocupación por la seguridad se extiende también a nuestros propios productos. La división de equipamiento vial de Gonvarri Steel Services lleva más de veinte años desarrollando sistemas de contención de vehículos. Productos que se caracterizan por su alto nivel de seguridad debidamente validado conforme a las normativas en vigor, por la eficacia de su comportamiento, por su permanente innovación y por su cuidada calidad y durabilidad.

Tras años de continua e intensa actividad de I+D y la participación activa en distintos comités de normalización y certificación nacionales e internacionales, desde Gonvarri Steel Services podemos ofrecer

division of Gonvarri Steel Services has spent more than twenty years developing vehicle containment systems. These are products characterized by their high level of safety approved according to current regulations, by the efficiency of their behavior, by their permanent innovation and by their quality and durability.

After years of constant and intense R&D activity and the active participation in different committees of national and international regularization



Desde Gonvarri Steel Services podemos ofrecer plenas garantías sobre el comportamiento, la fabricación y la instalación de nuestros sistemas de contención de vehículos.

We here at Gonvarri Steel Services can offer full guarantees regarding the behavior, manufacture and installation of our systems of vehicle containment.

plenas garantías sobre el comportamiento, la fabricación y la instalación de nuestros sistemas de contención de vehículos y nuestros dispositivos para reducción del ruido. Entre estas mejoras, por concretar algunas, podría hablarse de la enorme contribución que en Gonvarri hemos hecho respecto a la protección de los conductores de motocicletas integrando Sistemas para Protección de Motociclistas (SPM) o atenuadores de impactos para disminuir el daño potencial ante cualquier accidente.

El tema de la seguridad vial nos impacta directamente en el caso de Road Safety First, pero también con el acero que contribuimos a que se instale en los coches y que cada día es más seguro. Al final, sea cual sea la actividad que realicemos, sea cual sea nuestra responsabilidad dentro de la empresa, lo importante es saber que todos los que trabajamos aquí estamos en las mejores manos.

Quiero felicitar a todos los que han hecho posible este gran proyecto que es Emotional Driving: a Juan Llovet y a Pablo González de Suso, que han puesto todo su empeño, enormes dosis de ilusión y muchas horas de trabajo para que esta iniciativa fuera una realidad; quiero felicitar y agradecer especialmente a AESLEME su total implicación, sus historias, su inspiración; y por supuesto a todos los profesionales que participan en esta campaña para abrirnos los ojos de par en par a la cruda realidad de los accidentes; y a los técnicos de los simuladores, a los voluntarios, a los colaboradores, y, por supuesto, a todos y cada uno de los empleados de la compañía que han participado en los eventos y jornadas, que han compartido motivación y experiencias, que se llevan a casa una nueva manera de ver la conducción, que se suben al coche con una mentalidad diferente. Más concienciados. Más prudentes. Este y no otro es el objetivo de Emotional Driving: vuestra seguridad.

and certification, we here at Gonvarri Steel Services can offer full guarantees regarding the behavior, manufacture and installation of our systems of vehicle containment and our devices for reducing noise. Among these improvements, specifically, we can mention the enormous contribution made by Gonvarri in regard to the protection of motorcyclists through the integration of Systems for the Protection of Motorcyclists (SPM) or impact absorbers that diminish potential harm in any accident.

The subject of road safety impacts us directly in the case of Road Safety First, but also by way of the steel that we contribute to being installed in cars and which gets safer every day. In the end, whatever activity we do, whatever our responsibility is within the company, the important thing is to know that all of us who work here are in the best of hands.

I want to thank everyone who has made this great project of Emotional Driving possible: to Juan Llovet and Pablo González de Suso, for all their effort, for their enormous amount of optimism and many hours of work to make this initiative a reality; I want to especially congratulate and thank AESLEME for their total involvement, their stories, their inspiration; and of course, all of the professionals who have participated in this campaign, for opening our eyes to the harsh reality of accidents; and the simulator technicians, the volunteers, the collaborators, and, of course, all of the employees of the company who have participated in the events and talks, who have shared motivations and experiences, who take home with them a new way of understanding what it means to drive, who get into their cars with a different attitude. More aware. More careful. This, and nothing else, is the goal of Emotional Driving: your safety

responsabilidad
responsibility





Juan Llovet

Director de Marketing, Comunicación y Sostenibilidad
Director of Marketing, Communications and Sustainability
Gonvarri Steel Services



Emotional Driving: Un proyecto innovador por y para nuestra gente An Innovative Project By and For Our People

Para todos los que conformamos Gonvarri Steel Services, ser una empresa socialmente responsable va más allá de tener que abordar la triple cuenta de resultados como un todo e integrar conjuntamente los aspectos intangibles. Es, sobre todo, el compromiso con las personas, con nuestra gente; y por extensión, también con la sociedad y con el entorno que nos rodea. Una responsabilidad que, en nuestro caso, abarca mucho más que la formación o los beneficios sociales; que llega mucho más allá de la conciliación y la igualdad de oportunidades; que significa mucho más que comunicación fluida o desarrollo profesional; que aborda mucho más que salud, seguridad u orgullo de pertenencia. Es todo eso y más. Porque, si hay algo verdaderamente importante en esta compañía, son las personas. Y si hay algo prioritario, es el compromiso con nuestra gente.

Siguiendo este principio, desde los departamentos de comunicación/sostenibilidad y recursos humanos hemos impulsado el proyecto Emotional Driving, centrado en la seguridad vial, y concebido por y para los

For all of us who make up Gonvarri Steel Services, being a socially responsible company means going beyond having to deal with the triple earnings report as a whole and jointly integrating intangible aspects. It means, above all, a commitment to people, to our people; and, by extension, also to society and the environment around us. A responsibility that, in our case, encompasses much more than training or social benefits; which reaches much further than conciliation and equal opportunities; which means much more than fluid communication or professional development; which addresses much more than health, safety and pride of belonging. It's all of that and more. Because, if there is something truly important about this company, it is the people who work here. And if there is priority, it's commitment to our people.

In accordance with this principle, we at the departments of communication/sustainability and human resources have encouraged the Emotional Driving project, which focuses on road safety, and is con-

empleados; porque para nosotros su seguridad y la de sus familias son un asunto clave y prioritario.

Una alianza estratégica entre ambos departamentos que nació hace cinco años y que ya está dando abundantes frutos, tanto en el aspecto humano como en el corporativo. Y que, además del reconocimiento (y el agradecimiento) interno, está cosechando también no menos reconocimientos externos, en forma de premios y de prestigio.

A la hora de plantear Emotional Driving, nuestro principal reto era llamar a la movilización, que todas las personas de la compañía entendieran el proyecto y participaran en él; que asumieran que la preocupación por salvar vidas requiere tantos esfuerzos como la actividad laboral cotidiana. Comprendimos que la mejor manera de convencerles de que se trataba de un proyecto importante era apelando a todos los ámbitos personales, compartiendo las vivencias de accidentados y de profesionales de la seguridad vial; formando a la gente en riesgos, prevención y actuación; poniendo cara a las motivaciones y problemas de los propios compañeros, y participando en un juego conjunto con recompensas para ellos y para una buena causa. Esto es, abordando el lado emocional, el racional y el vivencial.

En definitiva, un nuevo concepto de seguridad vial que, a través de mensajes positivos, nos motiva a conducir de una manera más responsable.

No se trata solo de comunicar o formar, sino de echar raíces en la vida de todos los participantes, para que cuando se suban a un coche recuerden esa formación, esas motivaciones de sus compañeros, esas lecciones de los profesionales, esos testimonios que nos enseñan que en la carretera no se juega... Si nos aseguramos de que hacemos todo lo posible para aportar nuestro granito de arena a la prevención de los que tenemos más cerca, al final el esfuerzo de todos habrá merecido la pena.

ceived by and for the company's employees; because for us, their safety and that of their families is a key issue and a priority.

A strategic alliance between the two departments began five years ago and is now bearing abundant fruits, as much in the human as in the corporate aspect. And which, in addition to receiving internal recognition (and gratitude), is also receiving external recognition in the form of awards and prestige.

When we first began planning Emotional Driving, our primary challenge was mobilization, to get everyone in the company to understand the project and participate in it; for them to realize that being concerned about saving lives requires as much effort as daily work activity. We understood that the best way to convince them that the project was important was to appeal to all personal areas, to share the experiences of those who have suffered accidents and those of road safety professionals; to train people about risks, prevention and behavior; to put a face on the motivations and problems of fellow employees, and to participate together in a game that offered them rewards and was for a good cause. In other words, to address the emotional, rational and experiential aspect.

Definitively, it is a new concept of road safety, which, through positive messages, motivates us to drive in a more responsible way.

It wasn't solely a question of communication or training, but rather of establishing roots in the lives of all of the participants, so that when they get into a car, they remember that training, those motivations of their colleagues, those lessons of the professionals, those testimonies that teach us that one doesn't play games on the road... As long as we do everything we can to contribute our grain of sand to preventing accidents for those closest to us, in the end, all of our efforts will be worth it.



La fortaleza del proyecto, y principalmente su éxito de participación, consiste en integrar tres fases –experiencia, concurso y formación– que, a través de mensajes positivos y testimonios cercanos, aúna lo racional y lo emocional, lo formativo y lo experiencial, lo didáctico y lo lúdico, y consigue calar poco a poco, pero de forma continua, en el día a día de nuestros empleados.

Hemos tenido la suerte de encontrar un compañero de viaje excepcional como es la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), que ya formaba parte de nuestro Plan de Acción Social. La asociación es parte crucial en este proyecto, por su participación e implicación en las dis-

Hemos tenido la suerte de encontrar en AESLEME un compañero de viaje excepcional.

We have been fortunate in finding in AESLEME an exceptional traveling companion.

The strength of the project, and primarily the success of its participation, consists of integrating three stages – experience, competition and training – which, through positive messages and firsthand testimonies, unite the rational and the emotional, the educational and the experiential, the didactic and the recreational, and manage bit by bit but in a

tintas jornadas y por fomentar la participación de los equipos, doblemente motivados por el interés de ganar (en la fase de concurso) y porque todos los puntos acumulados en los juegos son canjeados y donados automáticamente a la asociación.

El proyecto Emotional Driving ha supuesto un gran estímulo para todos y nos ha permitido enfrentarnos a una verdad incómoda pero ineludible: la seguridad vial.

Con una tasa de participación superior al 95%, compartido con cientos de personas en cada edición, esta iniciativa no puede ser más que el punto de partida para reafirmar el compromiso con nuestra gente, que para nosotros es lo más importante, lo más valioso.

Emotional Driving es, pues, un reto colaborativo que hemos propuesto a nuestros trabajadores para motivarles a conducir más seguros y sensibilizarlos en torno a los beneficios de este tipo de conducción. Queremos partir del concepto Emotional Driving y buscar el contenido emocional positivo, sin el componente punitivo y trágico que acompaña tradicionalmente a la seguridad vial. Muy al contrario, lo que se pide a los participantes es que reflexionen sobre qué les motiva para conducir seguros.

Durante la jornada, todos los trabajadores pueden participar en diferentes actividades, charlas y conferencias, divididas en tres fases:

1. Fase experiencial (jornada de seguridad vial)

Estas jornadas incluyen simuladores manejados por formadores expertos, en los que los asistentes pueden vivir experiencias de seguridad vial casi reales (vuelcos o choques a baja velocidad, por ejemplo), con el objetivo de formarles y sensibilizarles para una correcta conducción.

constant way to penetrate into the daily activities of our employees.

We have been fortunate in finding an exceptional traveling companion, the Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME – the Association for the Study of Spinal Cord Injury), which has already formed part of our Social Action Plan. AESLEME is an essential part of this project, because of its participation and involvement in the different, special days and its encouragement of team participation, doubly motivated by the interest in winning (in the competition stage) and because all of the accumulated points in the game are cashed in and donated automatically to the association.

Emotional Driving is, then, a collaborative challenge that we have proposed to our workers to motivate them to drive more safely and to raise their awareness regarding the benefits of this type of driving. We want to start with the concept of Emotional Driving and look for positive emotional content, without the punishment-oriented and tragic component that traditionally accompanies road safety. Very much on the contrary, what is asked of the participants is for them to reflect on what motivates them to drive safely.

During the special days, all of the employees can participate in different activities, talks and conferences, which are divided into three stages:

1. Experiential Stage (Day of Road Safety)

These special days include simulators run by trained experts, in which the participants can experience almost lifelike moments of road safety (cars flipping over or low-speed collisions, for example), that aim to train them and make them more aware about driving correctly.

Muy importantes en esta fase son los testimonios de personas implicadas en los accidentes de tráfico, tanto víctimas (lesionados de médula espinal) como profesionales que ofrecen atención a las víctimas (bomberos, policías y médicos). Testimonios muy duros, sinceros y cercanos, y en ocasiones sobrecogedores –como la propia realidad–, que calan muy hondo, y llegan a emocionar profundamente a todos los presentes. Finalmente, los propios directivos de la compañía apoyan la jornada y animan a la participación y la reflexión.

2. Fase emotiva o de reto (Emotional Driving Challenge)

Todos aquellos que lo deseen pueden participar en este concurso en el que compiten por premios y puntos, obtenidos mediante votación abierta. El concurso se basa en lo que motiva a cada persona a conducir más segura; cada uno debe escribir su motivación y publicarla para compartirla con sus compañeros y que estos la puedan votar. Al final, los puntos conseguidos son canjeados en euros por una donación solidaria colectiva a beneficio de AESLEME.

3. Fase racional (curso de formación)

El componente racional lo aporta un curso formativo en LTC-University en el que se tratan las principales áreas de riesgo que afectan a la seguridad vial: peatones, el factor humano, condiciones de la vía y condiciones del vehículo. Este curso también computa para el ranking global de puntos conseguidos por cada uno de los participantes.

La acogida no ha podido ser más satisfactoria: en cada edición, todos los empleados pasan por las formaciones y disfrutan de la jornada. Los testimonios son realmente impactantes y la participación en el desafío es ejemplar. Cientos de mensajes positivos y emotivos se suben a la web para compar-

A very important feature of this stage are the testimonies of people involved in the traffic accidents, as much victims (with spinal cord injuries) as professionals who provide care for the victims (firemen, police and doctors). These are very intense, sincere, first-hand testimonies that are sometimes overwhelming –like reality itself– that sink in very deeply and manage to profoundly move everyone present. Finally, the management of the company supports the day and encourages participation and reflection.

2. Emotional Driving Challenge

Anyone who wants to can participate in this competition in which employees compete for prizes and points, obtained through open voting. The competition is based on what motivates each person to drive more safely; each person must write their motivation and publish it to share it with their colleagues, who then vote. In the end, the points won are cashed in euros by a collective solidarity donation and given to AESLEME.

3. Rational Stage (Training Course)

The rational component is provided by a training course at LTC-University in which the primary areas of risk that affect road safety: pedestrians, the human factor, road conditions and the condition of the vehicle are addressed. This course is also computed in the global ranking of points won by each of the participants.

The level of participation couldn't be more satisfactory: in each edition, all of the employees join in the training and enjoy the special day. The testimonies are truly impacting and the participation in the challenge is exemplary. Hundreds of positive and moving messages are uploaded to the web to be shared with all colleagues, and these are also physically displayed on the panel installed at the event. Each published

tirlos con todos los compañeros, y también se pegan físicamente en el panel instalado en el evento. Cada respuesta publicada compete por recibir los votos de los participantes, y los ganadores de cada semana se llevan experiencias de ocio y aprendizaje sobre lo importante que es conducir de forma segura y responsable.

Desde que a finales de 2014 se celebrara la primera edición de Emotional Driving en nuestras oficinas corporativas de Madrid, este evento ha viajado a todas las fábricas de la compañía en España durante 2015. El éxito obtenido ha sido incuestionable: una participación del 95%, una tasa de satisfacción del 91%, un incremento del 64% de los cursos completados, un 29% de aumento en el acceso a la intranet y un 36% más de interacciones. Un éxito que se ha reflejado también en el exterior, puesto que ha obtenido algunos de los premios más prestigiosos a escala nacional e internacional: International Business Award (Gold Stevie Winner), Observatorio de Comunicación Interna e Identidad Corporativa, International CSR Excellence Award 2015, Premio Publifestival de Acción Social y Comunicación Interna de los RRHH, Premios EKON, Corporate Engagement Awards 2015 y Premios Empresa Social.

Pero esta primera edición de la campaña solo supuso el inicio de algo que hemos llevado a lo largo de este año a cada vez más lugares de la empresa. La planta de la localidad de Cancienes, en Asturias, acogió la jornada de lanzamiento y el reto en marzo. Le siguieron Barcelona, Navarra, Galicia, Alemania, Colombia... por ahora. En todas ellas el éxito ha sido idéntico al de la planta de Madrid, en participación, en satisfacción y, por encima de todo, en concienciación y sensibilización.

Iniciativas como el Emotional Driving suponen una apuesta definitiva: después de años tratando de

response competes to receive the votes of the participants and each week the winners take away experiences of recreation and learning about the importance of driving in a safe and responsible way.

Since the first edition of Emotional Driving was held at the end of 2014 at our corporate offices in Madrid, over the course of 2015 this event has travelled to all of the company's factories in Spain. The initiative's success is unquestionable: participation was 95%, satisfaction was 91%, 64% more courses were completed, and there was a 29% increase in the use of the intranet and a 36% increase in interactions. A success that has also been reflected outside of the company, given that it has won some of the most prestigious awards on a national and international level: International Business Award (Gold Stevie Winner), Observatorio de Comunicación Interna e Identidad Corporativa, International CSR Excellence Award 2015, Premio Publifestival de Acción Social y Comunicación Interna de los RRHH, Premios EKON, Corporate Engagement Awards 2015 and Premios Empresa Social.

But this first edition of the campaign was only the beginning of something that we have continued over the course of this year to bring to more and more places within the company. The factory at Cancienes in Asturias staged the launch day and the challenge in March. And it was followed by Barcelona, Navarra, Galicia, Germany, Colombia... for now. In all of them, the success has been identical to that of the factory in Madrid, in terms of participation, satisfaction and, above all, in raising awareness and sensitizing.

Initiatives such as Emotional Driving imply a definitive wager: after years of trying to improve road equipment, we believe that it's time for prevention and to raise the awareness of our workers in terms of road safety. And what better way to do so than through real testimonies and experiences that raise



El éxito de esta primera edición de la campaña fue incuestionable: una participación del 95%, una tasa de satisfacción del 91%.

mejorar el equipamiento de las vías, creemos que es la hora de prevenir y concienciar a nuestros trabajadores en materia de Seguridad Vial. Y qué mejor manera de hacerlo que con testimonios y experiencias reales que conciencien; con un juego que fomente la participación y la sensibilización, y con cursos de formación que nos ayuden a prevenir los accidentes de manera efectiva. Un proyecto que trata de alinear la parte racional con la inmersión emocional, para conseguir que todos los ámbitos de nuestra vida se vean impactados. Creemos que esa es la mejor de las apuestas. Una apuesta ganadora, sin duda.

The first edition of the campaign was an unquestionable success: participation was 95%, satisfaction was 91%.

awareness; with a game that encourages participation and awareness, and with training courses that help us to prevent accidents in an effective way. A project that aims to align the rational aspect with emotional immersion in order to make an impact on all aspects of our life. We believe that this is the best wager. It is, unquestionably, a winning wager.

compartir share





Ana Sainz
Directora General
General Manager
Fundación SERES



Valor compartido Shared Value

Agradezco doblemente la posibilidad que me ofrece la empresa Gonvarri, socia de la Fundación SERES, para colaborar, con una pequeña aportación, en este manual de buenas prácticas, elaborado a partir de un proyecto exitoso y singular.

En primer lugar por la posibilidad de formar parte, de alguna manera, en la historia de Emotional Driving, que ha demostrado no solo ser una gran iniciativa en su origen, sino la consecución de excelentes resultados en una materia imprescindible como es la seguridad vial.

En segundo lugar porque de una forma sencilla, mediante la involucración directa de empleados y ciudadanos, viene a poner de manifiesto de qué manera la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) puede desarrollarse desde distintos ámbitos, todos ellos encaminados a transmitir e intercambiar valores imprescindibles a la sociedad.

I am doubly grateful to the company Gonvarri, a partner of the Fundación SERES, for the possibility of collaborating by way of a small contribution on this manual of good practices, developed through a successful and unique project.

First of all, I am grateful for the possibility of forming part in some way of the history of Emotional Driving, which has proven to be not only a great initiative from its start, but has also achieved excellent results in terms of road safety.

Secondly, I am grateful because in a simple way, through the direct involvement of employees and citizens, it has been shown how Corporate Social Responsibility (CSR) can be developed in different areas, all of them aimed at transmitting and exchanging essential values to society.

Both things show the commitment and good work of companies in respect to their surroundings and at the same time provide a magnificent example of shared

Ambas cosas muestran el buen hacer y el compromiso de las compañías con el entorno y a la vez suponen un magnífico ejemplo de valor compartido. Siendo, el valor compartido, una de las vías clave para el avance de la RSE en las empresas.

Esta es la razón por la que SERES promueve actuaciones de RSE, enfocadas en la Acción Social, que generen valor para el negocio. Y para conseguir la generación de valor, la clave la encontramos en que las actuaciones estén alineadas con la estrategia de la compañía; de esta forma, además de garantizar su desarrollo a largo plazo, se está generando un doble valor: social y empresarial.

Pero no pensemos que el desarrollo de las iniciativas requiere de actuaciones sofisticadas; en la mayoría de las ocasiones son ideas simples las que generan grandes impactos y transformaciones, algo que podemos comprobar en el caso de Gonvarri y su proyecto Emotional Driving.

Emotional Driving es un proyecto innovador porque apela a los ciudadanos a conducir de forma segura, mediante un proceso que se basa en compartir las motivaciones positivas para la conducción segura, reforzando el sistema de creencias. El proyecto está diseñado para contribuir al reto de la seguridad vial minimizando los riesgos de accidentes de tráfico y maximizando las actitudes y conductas positivas en la conducción segura de todos sus grupos de interés. Además, aborda el reto de atender las necesidades de los grupos de interés de la compañía, y empieza por los más cercanos: los empleados.

El programa Emotional Driving está estructurado desde la credibilidad, partiendo de la sensibilización y compromiso de los profesionales y su entorno, para llegar a sus clientes y ser capaces de impulsar una movilización general en el conjunto de la sociedad mediante el círculo virtuoso de «hacer» antes de «comunicar».

value. Shared value being one of the keys to the advance of CSR in companies.

This is the reason why SERES promotes CSR actions, focused on Social Action, which generate value for the business. And to generate value, the key is for these actions to be aligned with the company's strategy; in this way, in addition to guaranteeing their long-term development, a double value, both social and business, is created.

But let us not think that the development of initiatives requires sophisticated actions; most of the time, simple ideas are the ones that have a big impact and generate important transformations, as can be seen in the case of Gonvarri and its project Emotional Driving.

Emotional Driving is an innovative project because it calls for citizens to drive safely, through a process that is based on sharing positive motivations for safe driving, reinforcing belief systems. The project is designed to contribute to the challenge of road safety, minimizing the risks of traffic accidents and maximizing positive attitudes and behaviors regarding safe driving for all of its groups of interest. Furthermore, it addresses the challenge of attending the needs of the company's groups of interest, beginning with those closest to it: its employees.

The Emotional Driving program is structured on a base of believability, starting with raising awareness and the commitment of professionals and those near them to reach their clients and be able to encourage a general mobilization in society as a whole through the virtuous circle of "doing" before "communicating".

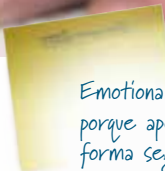
For the company, the project is a starting point that reaffirms its commitment to its values, to its professionals and its surroundings. With the collaboration of more than 1,500 people, almost all of whom are employees, Emotional Driving has registered a rate of participation of more than 95%, with a level of



Para la empresa, el proyecto supone un punto de partida que reafirma su compromiso con sus valores, con sus profesionales y con su entorno. Con más de 1.500 personas colaborando, empleados casi todos, Emotional Driving ha registrado una tasa de participación superior al 95%, con un nivel de satisfacción del 91%, un incremento del 64% de los cursos completados, un 29% de incremento del acceso a la intranet y un 36% más de interacciones.

Por otro lado, esta iniciativa se identifica con la actividad de la empresa: la seguridad vial. No hay que olvidar que el 60% de la actividad de la empresa está relacionada con el sector del automóvil. De esta manera, la actuación, enmarcada en la RSE de la compañía, entra a formar parte de su modelo de negocio.

Para finalizar, quiero destacar que con este tipo de proyectos conseguimos que la Acción Social, y la RSE, se sitúen en el núcleo de la actividad de las empresas; algo que está alineado con nuestra actividad como fundación: conseguir que las empresas desarrollen actuaciones sostenibles, perdurables en el tiempo, que transformen la acción social en un elemento clave para la innovación en el negocio.



Emotional Driving es un proyecto innovador porque apela a los ciudadanos a conducir de forma segura.

Emotional Driving is an innovative project because it calls for citizens to drive safely.

satisfaction of 91%, a rise of 64% in the courses completed, a 29% rise in access to the intranet and 36% more interactions.

On the other hand, this initiative is identified with the activity of the company: road safety. We mustn't forget that 60% of the company's activity is related to the automobile sector. In this way, the action, framed within the CSR of the company, forms part of its business model.

Finally, I want to highlight that through this type of project, we are able to place Social Action and the CSR at the core of the company's activity. This is something in line with our activity as a foundation: helping companies develop sustainable actions that last over time, which transform social action into a key element of business innovation.

¡Para seguir disfrutando
de esta vida increíble!

To continue enjoying
this incredible life!

Estar siempre atento
Always be alert

Si bebes no conduzcas
If you drink, don't drive

Familia, principal motivo
para la conducción prudente

My family, the main
reason for driving safely

Lo importante es llegar
al destino y disfrutar
del recorrido

What really matters is
reaching one's destination
and enjoying the trip

Por mi familia y toda
la gente que quiero

My family and
everyone I love

Conducir con
los cinco sentidos

Drive with the
five senses

Lo importante
es llegar

What really matters
is arriving





La seguridad empieza
por tu propia seguridad

Safety begins with
your own safety

Llegar a casa para
abrazar a mi hijo

Arriving home
to hug my son

Todas las experiencias
maravillosas que me
quedan por vivir

All the marvelous
experiences that await me

Perdí una amiga por no
respetar lo más básico en
seguridad vial: el sentido
común

I lost a friend because of a
lack of respect for the
most basic road safety
rule: common sense

Conduce pensando en ti
y en los demás.
RESPONSABILIDAD

Think about yourself
and others when you drive.
RESPONSIBILITY





emotional
driving

By **Gonvarri** Steel Services

2016/2018



**el conductor
the driver**



personas
people



Pablo González de Suso

Director de Recursos Humanos
Director of Human Resources
Gonvarri Steel Services



La seguridad, requisito innegociable en Gonvarri Safety, A Non-Negotiable Requirement at Gonvarri

En Gonvarri Steel Services somos conscientes de que las personas son nuestro activo más importante. Por ello, la seguridad y salud es una prioridad y contamos con una cultura preventiva que garantiza el buen desempeño en todos nuestros centros. Somos conscientes también de que fuera de nuestras plantas hay una serie de retos en materia de seguridad que podemos ayudar a mejorar. Es parte de nuestra cultura corporativa cuidar a nuestra gente. Dar prioridad a las personas frente a los números, anteponer las personas a la cuenta de resultados.

Esto es así, y debe ser así, especialmente en una compañía como la nuestra. Porque la actividad industrial de Gonvarri implica ciertos riesgos laborales para los que hay que establecer todas las medidas preventivas necesarias. Solo de esta manera lograremos eliminarlos, o al menos reducirlos en la medida de lo posible. Para ello es necesaria la implicación de todos los que forma-

At Gonvarri Steel Services, we know that people are our most important asset. For this reason, safety and health are a priority and we have a culture of prevention that guarantees good performance at all of our centers. And we are also aware that outside our factories challenges exist in terms of safety that we can help to improve. Taking care of our people is part of our corporate culture. To give priority to people over numbers, to put people before the bottom line.

And this is so and should be so, especially at a company like ours. Because Gonvarri's industrial activity involves certain risks at the workplace, for which all of the necessary preventive measures must be established. Only in this way will we be able to eliminate them, or at least reduce them as much as possible. And for this, the involvement of everyone who forms part of Gonvarri is necessary, from the first to the last. President, general managers, managers,



Es necesaria la implicación de todos los que formamos parte de Gonvarri, del primero al último.

The involvement of everyone who forms part of Gonvarri is necessary, from the first to the last.

mos parte de Gonvarri, del primero al último. Presidente, directores generales, gerentes, encargados, trabajadores, colaboradores... Todos unidos sin excepción en una causa común que nos afecta a todos.

En 2007 realizamos un diagnóstico global sobre la situación de los indicadores de seguridad y salud. Ante la pregunta «¿Por qué hay accidentes en Gonvarri?», se llegó a la conclusión de que las causas podían englobarse en tres: NO PUEDEN (falta de capacidad o de medios), NO SABEN (falta de conocimientos y experiencia), NO QUIEREN (falta de motivación, exceso de confianza, espíritu de desafío). Como consecuencia de este diagnóstico y de los datos que arrojó, detectamos la necesidad de crear y potenciar una cultura de concienciación y prevención

heads of departments, workers, collaborators... All united without exception in a common cause that affects us all.

In 2007, we carried out a global study about the state of health and safety at the company. Faced with the question, "Why are there accidents at Gonvarri?" we reached the conclusion that three basic causes existed: THEY CANNOT (lack of capacity or means), THEY DON'T KNOW HOW (lack of knowledge and experience), THEY DON'T WANT TO (lack of motivation, over-confidence, daring attitude). As a result of that study and the information it provided, we detected the need to create and strengthen a culture of awareness and prevention in all areas of the company. To consider safety as an essential requirement was the most effective way to avoid accidents, incidents and carelessness at work. Although we were reducing the number of accidents at the time, this wasn't happening in a homogenized way and the most worrying thing was that although spending had been requested to recondition sites and equipment,

en todos los estamentos de la empresa. Considerar la seguridad como un requisito ineludible sería la forma más efectiva para evitar accidentes, incidentes e imprudencias en la actividad laboral. La situación en que nos encontrábamos era, básicamente, que estábamos reduciendo los indicadores de siniestralidad, pero de manera poco homogénea, y, lo más preocupante, que aunque se habían solicitado inversiones para acondicionar lugares y equipos, no se daba importancia al factor humano ni al cumplimiento de las normas.

Así, en 2011 lanzamos el programa «Un Paso Adelante», un plan global para fomentar la cultura preventiva en el trabajo; y también fuera de él, en nuestro día a día. No solo se trataba de generar conciencia preventiva entre las personas, sino de implicar también a todos los miembros de la organización, independientemente de su nivel jerárquico, y a todos, mandos y empleados, se les exigía el mismo nivel de cumplimiento y compromiso.

Se desarrollaron cuatro líneas de actuación para alcanzar esos objetivos: disponer de las mejores condiciones de seguridad y salud, para reducir los riesgos desde el origen; sistemas de gestión integrados en la línea jerárquica, para que cada uno supiera qué debía aportar a la seguridad; la formación de todo el personal sobre riesgos y normas; y la concienciación acerca de la importancia que tiene, para la compañía y las personas, el cumplimiento de las normas existentes.

En este último punto de la concienciación –de una importancia clave, porque es la fase que cierra el círculo– se han realizado diversas actividades en las plantas que buscan transmitir, de una manera participativa, positiva y lúdica, la importancia de la seguridad en todos los ámbitos de la vida: laboral, personal, familiar, social. El Día Mundial de la Seguridad y Salud, el programa Hábitos Saludables, la plataforma Travellers Backpack y Emotional Driving Challenge son cuatro exitosos ejemplos de esta línea de actuación.

no importance was being given to the human factor or to following regulations.

Thus, in 2011, we launched the program “A Step Forward”, a global plan to encourage the culture of prevention at work; and also outside of work, in our daily life. It was not only a question of creating a sense of prevention in people, but also of involving all of the members of the organization, regardless of their rank. And the same level of commitment and respect for regulations was demanded of everyone, both management and workers.

Four lines of activity were developed to reach these goals: creating better health and safety conditions to reduce risks at the point of origin; integrated systems of management throughout the hierarchy to make sure everyone knew what they had to do to contribute to safety; the training of all the employees about risks and regulations; and the raising of awareness about how important it was for the company and people to follow the existing safety regulations.

In respect to this last point of raising awareness – of key importance, because it is the stage that closes the circle – different activities have been realized at the factories that aim to transmit in a participatory, positive and fun way, the importance of safety in all areas of life: work, personal, family and social. The World Day for Safety and Health, the Healthy Habits program, the Travellers Backpack platform and the Emotional Driving Challenge are four successful examples of this approach.

The World Day for Safety and Health initiative consisted of a competition of photographs in which the subject was to portray each of the “10 Commandments of Safety and Health” that are defined on a group level. The idea consisted of creating a network of prevention among the workers at Gonvarri, which would generate a real chain of images, which had to include at least two people representing one of the

La iniciativa del Día Mundial de la Seguridad y Salud consistió en un concurso de fotografías con el tema del cumplimiento de cada uno de los «10 Mandamientos de Seguridad y Salud» que están definidos a nivel de grupo. La idea consistió en crear una red de prevención entre los trabajadores de Gonvarri, que generase una cadena real de imágenes, las cuales deberían incluir al menos a dos personas representando uno de los 10 mandamientos de seguridad y salud de la compañía. El objetivo, la prevención como una reacción en cadena: «Cuido de mi compañero, él del suyo y este a su vez de otro...»; y al mismo tiempo se buscaba desligar la prevención de la idea de imposición, impulsando a cambio un movimiento entre compañeros: «Antes de trabajar no solo me fijo en mí, sino también en mi compañero». Reforzar la idea de que la verdadera red de seguridad, la más efectiva, son las personas. Para incentivar la participación, se creó una plataforma específica en Leading The Change, y se entregaron premios y reconocimientos semanales, y un gran premio final, a los individuos y a las plantas que más fotos enviaran.

El resultado superó ampliamente las previsiones: se recibieron casi 3.000 fotos entre todas las plantas (con grandes dosis de humor, originalidad, ingenio y compañerismo), procedentes de todos los países (Reino Unido, Brasil, Polonia, EE.UU., Rusia, Turquía, Colombia, Portugal, Argentina, Alemania); y, además, hubo una masiva participación del personal a la hora de votar los premios finales: se emitieron un total de 15.500 votos. El éxito no fue solo conseguir inculcar en el personal el contenido de estos mandamientos básicos, sino que todos lo hicieron de una manera positiva e ilusionada, potenciando el espíritu de grupo y consiguiendo conectar plantas de todo el mundo alrededor del tema de la seguridad.

Otra iniciativa de éxito ha sido el programa Hábitos Saludables, para fomentar la actividad física tanto a nivel individual como colectivo, así como comportamientos sanos y saludables en nuestras vidas. Por un

company's 10 commandments of safety and health. The goal was prevention in a chain reaction: "I take care of my colleague, he takes care of his colleague, and he takes care of his, and so on"; and at the same time, the idea was to disassociate prevention from the idea of imposition, encouraging instead a movement among colleagues: "Before starting to work, I don't think only about my own safety, but also that of my colleague". To reinforce the idea that the true safety net, the most effective one, is made up of people. To incentivize participation, a specific platform was created, Leading The Change, and weekly awards and recognitions were given, along with a big final prize, to the individuals and factories that sent the most photos.

The results amply surpassed the predicted participation: almost 3,000 photos were received from all of the factories (with large doses of humor, originality, brilliance and companionship), from all of the countries (the United Kingdom, Brazil, Poland, USA, Russia, Turkey, Colombia, Portugal, Argentina, Germany); and, furthermore, there was massive employee participation when it came time to vote for the final awards: a total of 15,500 votes were cast. Success lay not only in instilling the content of those basic commandments in employees, but also in the fact that people participated in a positive and thrilled way, strengthening group spirit and connecting factories around the world around the subject of safety.

Another successful initiative has been the program Healthy Habits, designed to encourage physical activity both on an individual and collective level, as well as healthy behavior in our lives. On the one hand, this was done by facilitating the practice of sports: subsidized sporting activities, gymnasiums at the offices, tournaments between teams. And in such different disciplines as cycling, field and track, tennis, paddleball, motorcycling excursions, football, basketball... to reach all types of audiences. In all of these activities,



lado, facilitando la práctica del deporte: actividades deportivas subvencionadas, gimnasio en las oficinas, torneos por equipos. Y de disciplinas tan diversas como ciclismo, atletismo, tenis, pádel, excursiones moteras, fútbol, baloncesto... para llegar a todo tipo de público. En todas estas actividades la participación ha sido enorme, se han creado grupos en la intranet y se han descubierto nuevos compañeros de afición.

Por otro lado, fomentando una alimentación sana, con artículos diarios sobre temas interesantes como alimentación saludable o agricultura ecológica, las claves para dormir bien, cómo cuidar el corazón... así como el curso Hábitos Saludables en Leading The Change University.

Con Travellers Backpack lo que se ha buscado es desarrollar esta cultura preventiva entre el personal desplazado, de forma temporal o permanente, a otros países. Países con riesgos, con inseguridades de muy diversa índole (física, jurídica, sanitaria), con diferentes costumbres y culturas, etc. Se ha creado un espacio multicanal donde se aglutina información práctica y consejos de relevancia (trámites y documentos, riesgos

Emotional Driving supone el más firme compromiso con nuestros valores, con nuestra gente y con nuestro entorno.

Emotional Driving is the firmest commitment to our values, to our people, to those around us.

participation has been enormous, groups have been created on the intranet and new companions have been found with the same interests.

Similarly, a healthy diet has been encouraged, with daily articles on interesting subjects such as healthy foods or organic agriculture, the keys to sleeping well, how to take care of your heart... as well as the Healthy Habits course at Leading The Change University.

With the Travellers Backpack the aim has been to develop this culture of prevention among employees who have been sent, whether temporarily or permanently, to work in other countries. Countries with risks, with insecurities of very different types (phys-

asociados a la localidad, pólizas de seguros, información sociocultural y política, mapa con hospitales, embajada, plantas Gonvarri...; así como consejos en caso de robo o emergencias, o un espacio para compartir la experiencia). Todo, con un único objetivo: que los desplazados se sientan seguros y protegidos en todo momento.

Los resultados de estas iniciativas han sido muy buenos en índices de frecuencia y gravedad. A partir de ello, se han conseguido grandes hitos en la evolución de los datos de siniestralidad durante estos últimos años. Las plantas son conscientes de ello, ya que todas cada año baten récords de días sin accidentes con baja.

Pero lo más importante es que se ha conseguido que los trabajadores entiendan que la seguridad es un requisito innegociable en Gonvarri, y valoran el esfuerzo de la compañía tanto en las inversiones realizadas para eliminar peligros y riesgos, como en concienciar y fomentar la prevención de esos riesgos y peligros.

Pero si estas tres iniciativas han cosechado merecidos éxitos, el proyecto estrella es, sin duda, Emotional Driving. Porque cuando hablamos de tráfico, hablamos de siniestralidad laboral en mayúsculas, de cifras que hacen palidecer cualquier otra causa. Uno de cada tres accidentes laborales mortales se producen por causa del tráfico; de estos, la mayoría ocurren durante los desplazamientos de los trabajadores a sus puestos de trabajo (un 60%) o en los desplazamientos entre centros de trabajo o derivados de su propia actividad. Según la DGT, además de estas cifras, cada día se producen 191 accidentes viales laborales con baja (contabilizando también sábados y domingos) y el 10% de los accidentes laborales con baja se debieron al tráfico. Teniendo en cuenta estos datos, siniestros, la implicación de las empresas es absolutamente necesaria y urgente, es una cuestión de responsabilidad, con sus empleados y con la sociedad. En el caso de Gonvarri Steel Services es, además, una preocupación constante y una prioridad.

ical, legal, health), with different customs and cultures, etc. A multi-channel space has been created where practical information and advice is gathered (procedures and documents, risks associated with the place, insurance policies, sociocultural and political information, maps with hospitals, embassies, Gonvarri factories...; as well as advice in case of theft or emergency, and a space to share experiences). All with a single aim: so that the people traveling feel safe and protected at all times.

The results of these initiatives have been very good in terms of frequency and seriousness. Important landmarks have since been achieved in the evolution of figures concerning accidents over these past years. The factories are aware of this, given that all of them each year break records of days without accidents.

The most important thing, however, is that the workers have understood that safety is a non-negotiable requirement at Gonvarri, and they value the efforts made by the company in terms of both investments made to eliminate dangers and risks, and in raising awareness and encouraging prevention of those risks and dangers.

But while these three initiatives have been deservedly successful, the unquestionable star is Emotional Driving. Because when we talk about traffic, we are talking about work accidents with capital letters, of figures that dwarf any other cause of accident. One out of three fatal work accidents is caused by traffic; of these, most occur during the commute by employees to their jobs (about 60%), or in journeys between places of work or derived from their own activity. According to the DGT, in addition to these figures, 191 road accidents occur each day which result in people being unable to come to work (also counting Saturdays and Sundays), and 10% of work accidents that keep employees from working are due to traffic. Keeping in mind these figures, these accidents, the

A través de Emotional Driving hemos querido reforzar nuestro compromiso con la Seguridad y Salud de nuestros trabajadores. Una iniciativa que comenzó su andadura en 2014, y que es fruto de la colaboración con AESLEME, y busca mejorar y aumentar nuestros esfuerzos por fomentar la cultura preventiva en el ámbito de la seguridad. Somos conscientes de que todos nuestros trabajadores realizan desplazamientos y consideramos relevante fomentar que estos puedan realizarlos de la forma más segura.

El proyecto está, además, perfectamente alineado con la triple cuenta de resultados y con nuestros objetivos estratégicos, gracias a la combinación de tres niveles:

1. La seguridad vial forma parte de nuestro modelo de negocio, a través de nuestra división de seguridad vial.
2. El eje seguridad y salud también es parte de nuestro compromiso con nuestros profesionales, de forma que, partiendo de nuestra preocupación por la sociedad, buscamos sensibilizar a nuestra gente.
3. La seguridad vial es, finalmente, una muestra de nuestra preocupación por el entorno, ya que creemos que es inaceptable toda pérdida de vidas humanas en accidentes de tráfico.

Gonvarri Steel Services ha decidido asumir esta preocupación, tratar de mitigarla y no escatimar esfuerzos por sensibilizar a nuestros trabajadores y a la sociedad de lo importante que es no asumir ningún riesgo cuando se trata de nuestra vida y la de los demás. Este es nuestro objetivo, tratar de minimizar esas cifras y contribuir a salvar vidas.

Emotional Driving supone, en definitiva, el más firme compromiso con nuestros valores, con nuestra gente y con nuestro entorno. Sin duda, tres de nuestros activos más valiosos.

involvement of companies is absolutely necessary and urgent; it's a question of responsibility regarding their employees and society. And in the case of Gonvarri Steel Services, it is unquestionably a constant concern and a priority.

Through Emotional Driving, we have wished to reinforce our commitment to the Safety and Health of our employees. It is an initiative that began in 2014 and is the result of collaboration with AESLEME, and aims to improve and increase our efforts of encouraging the culture of prevention in the area of safety. We are aware that all of our employees commute to work and we consider it important to encourage them to do so in a safer way.

The project is, furthermore, perfectly aligned with the triple bottom line and with our strategic aims, thanks to a combination on three levels:

1. Road safety forms part of our business model through our road safety division.
2. The safety and health axis is also part of our commitment to our professionals, and so, beginning with our concern for society, we aim to raise the awareness of our people.
3. Road safety is, finally, a sign of our concern for the society around us, because we believe that all loss of human life in traffic accidents is unacceptable.

Gonvarri Steel Services has decided to assume this responsibility, to try to lessen the risks and to spare no efforts in raising the awareness of our employees and of society about the importance of not taking risks when our life or that of others is at stake. This is our goal, to try to minimize the number of accidents and contribute to saving lives.

Emotional Driving, definitively, is the firmest commitment to our values, to our people, to those around us. Unquestionably, three of our most valuable assets.

A woman with long dark hair, wearing large black safety goggles with a green strap and a black quilted jacket, is smiling broadly and hugging a person from behind. The person being hugged is wearing a white long-sleeved shirt. The background is slightly blurred, showing what appears to be an indoor setting with a screen or display in the distance.

optimismo
optimism



Sonia Prieto
Secretaria de Dirección
Executive Secretary
Gonvarri Steel Services



Una experiencia positiva A Positive Experience

«Una mujer resulta muerta y otras nueve personas heridas de diversa consideración al arrollar un camión articulado a siete turismos en la M-50. Fue el accidente más grave en la región durante la primera operación salida de este verano.» (Suplemento M2, *El Mundo*, la revista diaria de Madrid, 30 de julio de 2010.)

Cuando lees un titular como este en los periódicos, automáticamente piensas que esas desgracias solo les pasan a los demás, nunca piensas que vayas a ser tú la protagonista de la noticia. Pero ese titular, por desgracia, sí se refería a mí.

Aquel viernes 2 de julio de 2010, en plena operación salida, acabé mi jornada como cualquier otro viernes. Estaba embarazada de siete meses; muy ilusionada porque justo ese día empezaba las clases de preparación al parto. Me dirigí a mi casa, como siempre, por la M-50. Vi que empezaba a formarse un atasco; normal, pensé. Reduje la velocidad y detuve el coche, avisando al que venía detrás de mí. De pronto, miré a un lado y

A woman was killed and another nine people were injured when a trailer truck crashed into seven cars on the M-50. It was the most serious accident in the region during the [city's] first exit operation of the summer.

When you read a headline like this one in the newspapers, you automatically think only other people suffer such tragedies, you never think you'll be the subject of the news. Unfortunately, however, that headline referred to me.

On that Friday, July 2, 2010, in the middle of the exit operation, I finished my workday just like I did on any other Friday. I was seven months pregnant and very thrilled because my preparation classes for the birth started precisely on that day. I headed home, as always, on the M-50. I saw that a traffic jam was beginning to form; typical, I thought. I slowed down and stopped the car, warning the vehicle behind me. Suddenly, looking to one side, I saw pieces of a car



vi saltar piezas por los aires, y a medida que saltaban trozos de coche oía cómo chocaban unos contra otros. Ocho o nueve impactos. Un estruendo brutal. Yo solo pensaba: «¡Por Dios, que estoy embarazada!», porque a mi coche también le dieron varios golpes. El último choque, el último estruendo, fue bestial... Y, de repente, se paró todo, se hizo un silencio absoluto.

Yo también estaba paralizada, aterrada. Lo primero que hice fue mirar si tenía sangre en la tripa. Luego salí del coche y encontré un camión enorme, casi encima de mí, que me había arrancado el morro de cuajo. Recuerdo que miré a mi alrededor y solo veía vehículos destrozados por todas partes, y gente gritando y llorando, corriendo sin rumbo. Un caos total. Todo sucedía como en una película. Sin poder evitarlo, me eché a llorar.

Yo solo estaba preocupada por mi hija, preguntando a todo el que pasaba: «¿Tengo sangre, tengo san-

Un caos total. Todo sucedía como en una película. Sin poder evitarlo, me eché a llorar.

A total chaos. It was like a film. Without being able to stop myself, I began to cry.

flying through the air and as I saw the pieces flying I heard how cars were smashing one against another. Eight or nine impacts. Terrible smashes. All I could do was think, "For the love of God, I'm pregnant!", because my car was also being hit. The last hit, the last smash, was tremendous... And suddenly, everything stopped, there was absolute silence.

I was also paralyzed, terrified. The first thing I did was to check to see if my belly was bleeding. Then I got out of the car and found an enormous truck almost on top of me, which had completely ripped off the front end of the car. I remember I looked around me

gre?» Afortunadamente, mi hija estaba bien. Pero eso no lo supe hasta después.

El accidente lo provocó un coche que intentaba colarse en el carril y se quedó cruzado; al llegar el camión, apenas pudo frenar –estábamos todos parados–, el tráiler dio media vuelta y arrastró a todos los coches que encontró a su paso. El automóvil que estaba delante del mío quedó metido bajo el parachoques del camión; al conductor lo evacuaron en helicóptero. El vehículo que provocó la situación se llevó la peor parte: la acompañante murió y la conductora quedó inválida. Por lo que leí después, sé que hubo muchos heridos, algunos con lesiones graves. Mi coche quedó empotrado en una farola, con mi lado intacto y el otro destrozado, lo mismo que el morro. Tuve mucha suerte, y un espléndido ángel de la guarda.

Yo estaba en estado de shock. Intentaba contactar con mi marido mientras una desconocida alterada trataba de quitarme el móvil. Llegaron las ambulancias, los bomberos (que se portaron increíblemente, con toda la profesionalidad y el cariño del mundo) y también mi marido, Ricardo. En ese estado de nerviosismo total, lo único que se me ocurre decirle es: «Me vas a matar, que he destrozado el coche. Aunque, bueno, no he sido yo». Una situación surrealista.

Me llevaron al hospital y me hicieron todo tipo de exploraciones y pruebas. Me dijeron que todo estaba bien, que había tenido mucha suerte. Pero yo no me lo acababa de creer, porque mi hija no se movía. Me aseguraron que era normal, un efecto del shock, que ella también lo había sufrido. Así que me dieron el alta y me fui a casa, con collarín (el cinturón de embarazada me salvó la vida, pero me hizo un corte en el cuello). Yo seguía sin sentir a mi hija, y empecé a obsesionarme. A eso se sumó todo el papeleo, las revisiones, las visitas al seguro, la Guardia Civil que te llama para testificar... Se formó una gran bola de sentimientos, acentuados por el embarazo. Me costaba mucho dor-

and saw only destroyed vehicles everywhere. And people screaming and crying, running without direction. A total chaos. It was like a film. Without being able to stop myself, I began to cry.

I cared only about my daughter and asked everyone who passed, "Am I bleeding? Am I bleeding?". Fortunately, my daughter was ok. But I only found that out later.

The accident was caused by a car that tried to cut into a lane and was left sideways; when the truck arrived it could barely brake – we were all stationary –; the truck flipped onto its side and crashed into all of the cars in front of it. The car in front of me was under the truck's bumper; the driver was evacuated by helicopter. The car that caused the accident was the worst hit: the passenger died and the driver was left disabled. From what I read later, I know many people were injured, some seriously. My car crashed into a lamppost, my side was intact, the other side destroyed, as was the front end. I had a splendid guardian angel and was very lucky.

I was in shock. I attempted to reach my husband while a confused stranger tried to take my mobile phone away from me. The ambulances arrived, as did the firemen (who were incredible, highly professional and considerate) and also my husband, Ricardo. In that extreme state of nerves, the only thing it occurred to me to say to him was, "You're going to kill me, I've wrecked the car. Although, it wasn't my fault". A surreal situation.

They took me to the hospital and did all kinds of tests. They told me everything was ok, that I'd been very lucky. But I didn't believe them, because my daughter wasn't moving. They told me it was nothing to worry about, it was normal, an effect of the shock, that she also had suffered. So they let me leave and I went home with a neck brace (the pregnancy seat belt

mir –tenía pesadillas, escuchaba las sirenas por la noche– y tuve que recibir atención psicológica.

Por supuesto, era absolutamente incapaz de conducir. Cada vez que me subía a un coche (que era casi todos los días, para ir al médico, a la mutua, al psicólogo...) me ponía a llorar por la tensión. Iba aterrada, pensando que íbamos a tener un accidente a cada minuto (aquí tengo que agradecer la paciencia infinita de mi marido). Además, tardé un mes en sentir a mi hija, Paula, que seguía bajo los efectos del shock. Yo lo único que quería era dar a luz, que acabara la tortura, la angustia, el miedo.

Por fin di a luz y todo fue muy bien, pero no me atrevía a llevar a mi hija en coche. Mi marido me traía al trabajo, pero venía tan angustiada que, cuando llegaba, me bajaba llorando y casi besaba el suelo. Luego me enteré de que es una enfermedad que se llama maxofobia (terror a conducir). Tardé seis meses en coger el volante.

Mi marido trataba de animarme a conducir. Un domingo, sin coches, despacito... pero yo solo respondía: «¡No puedo, no puedo!». Al final saqué fuerza de flaqueza y probé, por mi hija, por mi trabajo... Pero no fue fácil, había momentos en que solo quería parar y salir del coche, aunque estuviera en mitad de la carretera. Se me nublaban la vista, me fallaban las piernas, y pensaba: «Vamos, Sonia, sigue un poquito más, hazlo por Paula», y seguía un poco más, y otro poco... y así llegaba hasta el trabajo. No sé qué habría hecho sin el apoyo de mi marido, de mis padres y hermanos, de mi hijita. Desde luego, sin ellos no lo habría conseguido. En estas situaciones es cuando te das cuenta de lo importante que es tu familia... y lo importante que eres tú para ellos.

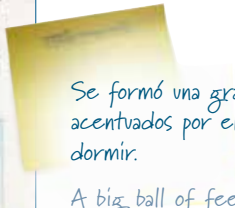
Tardé un año en poner la radio, porque tenía que venir tan concentrada, tan tensa, que llegaba y me echaba a llorar, sobre todo las primeras veces. Era un triunfo el hecho de venir sola. Si tocaba un día de lluvia y niebla, el autocontrol se hacía con el mando.

saved my life, but left a cut on my neck). I still didn't feel my daughter and began to get obsessed. This was added to by all the paperwork, the check-ups, the visits to the insurance company, the Guardia Civil who called for me to testify... A big ball of feelings developed, accentuated by the pregnancy. I had a lot of problems sleeping – I had nightmares, I heard the sirens at night – and had to seek psychological assistance.

I was, of course, absolutely unable to drive. And every time I got into a car (which was almost every day, to go to the doctor, the insurance company, the psychologist...) I cried from the stress. I was terrified, I thought we were going to have an accident at any moment (in this respect, I must be grateful for my husband's infinite patience). And, furthermore, it was a month before I could feel my daughter, Paula, who remained under the affects of the shock. The only thing I wanted was to give birth, for the torture, anguish and fear to end.

At last I gave birth and everything went well, but I didn't dare drive with my daughter in the car. My husband took me to work, but I was so full of anguish that, when I arrived, I got out crying and almost kissed the ground. Later, I learned that this is an illness called amaxophobia (fear of being in a car). It took me six months before I could sit behind the steering wheel.

My husband tried to encourage me to drive. On a Sunday, without cars, slowly... but I simply responded, "I can't! I can't!". In the end, I mustered the strength and tried, for my daughter, for my job... But it wasn't easy, there were moments when I just wanted to stop and get out of the car, even if I was in the middle of the road. My vision clouded up, my legs failed me. And I thought, "Come on, Sonia, continue a bit longer, do it for Paula", and I continued a bit more, and a bit more... and so I arrived at work. I don't know what I would have done without the support of my husband,



Se formó una gran bola de sentimientos, acentuados por el embarazo. Me costaba mucho dormir.

A big ball of feelings developed, accentuated by the pregnancy. I had a lot of problems sleeping.

Soy una persona muy positiva, pero lo pasé muy mal. Lo importante es que decidí no rendirme. Tenía que luchar, no podía condicionar tanto a una persona, mi marido, que siempre me lo ha dado todo; no era justo para él ni para nadie.

Ahora vengo muy tranquila a trabajar, porque el objetivo es llegar. Han pasado ya cinco años desde aquel accidente, pero aún hay situaciones que me producen estrés al conducir. Nunca conduzco durante la operación salida, para viajar busco momentos en los que no haya muchos coches, extremo las medidas de seguridad, el cinturón, los intermitentes, la silla de la niña, dejo una distancia de seguridad exagerada, y si llevo a Paula, todavía más... y aun así sigo pensando que los otros coches van a colisionar con el nuestro.

Si he de sacar algo bueno del accidente es que ahora conduzco con mucha más prudencia. Lo que no hacen la mayoría de los conductores en España, porque creo que aquí no existe una gran educación vial, algo que habría que empezar a inculcar desde

my parents and siblings, my baby daughter. Without them, I wouldn't have been able to do it. It's in these situations that you realize how important your family is... and how important you are to them.

It was a year before I could turn on the radio, because I had to be so concentrated, so tense, that I would arrive and start crying, above all at first. It was a victory to arrive alone. And if it was a rainy or foggy day, self-control took over. I am a very positive person, but I had a very bad time. The important thing is that I decided not to give up. I had to fight, I couldn't be such a burden on someone, my husband, who had always given me everything; it wasn't fair to him or to anybody.

I now arrive very calmly to work, because the goal is to arrive. Five years have passed since the accident, but there are still situations that cause me stress when driving. I never drive during the holiday exit operations; when I do travel, I look for moments when there are few cars, I take all the safety precautions, seatbelts, turn signals, the child's seat, I keep an exaggerated distance from other cars and if I'm traveling with Paula, I leave even more space... and even so, I still think other cars are going to crash into ours.

If something positive has come out of the accident, it's that I now drive much more carefully. Which is something most drivers in Spain don't do, because I don't think very good road education exists here: this



Todos se portaron increíblemente conmigo; no tengo palabras para agradecer todo el cariño y las atenciones que me dieron. Gonvarri es una empresa muy especial en ese sentido.

Everyone behaved wonderfully with me; it's impossible to express the gratitude I feel for all of the affection and attention they gave me. Gonvarri is a very special company in this sense.

niños. Por supuesto, los adultos, que estamos un poco asilvestrados, necesitamos urgentemente un reciclaje, volver a refrescar las normas, volver a recuperar la prudencia.

Otra de las lecciones positivas que saqué de esta experiencia fue el comportamiento de mis compañeros, de mis jefes, de toda la empresa, incluso del presidente... Todos se portaron increíblemente conmigo; no tengo palabras para agradecer todo el cariño y las atenciones que me dieron. Gonvarri es una empresa muy especial en ese sentido. El ambiente que se mantiene es, dentro del ámbito profesional, muy familiar. Tengo la gran suerte de acudir contenta al trabajo.

education should begin to be instilled in people from the age of childhood. And of course adults, who have become a bit wild, urgently need recycling; we need to go back and refresh the rules and regulations of driving and recover the necessary prudence.

Another positive lesson I got out of this experience was the way in which my colleagues behaved, my bosses, the entire company, even the president... Everyone behaved wonderfully with me; it's impossible to express the gratitude I feel for all of the affection and attention they gave me. Gonvarri is a very special company in this sense. Within the professional realm, the atmosphere is very familiar. I'm very lucky to be happy to go to work.

Por eso, Emotional Driving me parece una bonita –y necesaria– iniciativa. Cuando lo viví estaba muy emocionada, fue impactante. Las palabras del presidente (que me emocionaron mucho, por lo humanas y cercanas que fueron) y de todos los jefes, los vídeos, los testimonios de los afectados, la fisioterapeuta, el bombero (fue impresionante; recordé el cariño, el humor, la profesionalidad..., una labor que no valoramos hasta que nos pasa). También fue muy bonito que todo el mundo participara con frases acerca de lo que nos motiva para conducir... (incluso gané un premio). Y, por supuesto, las simulaciones, que para mí resultaron especialmente impactantes.

Muchos compañeros se acercaron a preguntarme qué tal lo había vivido, y me reconocieron que esos testimonios y esas experiencias también les habían tocado por dentro. Algunos me han dicho que ahora dejan más distancia de seguridad, o conducen un poco más despacio, o extreman la seguridad cuando van con sus hijos, y eso es fantástico. Para mí es muy importante ver que mi experiencia, o la de los ponentes, les ha calado. No somos conscientes de que en un segundo te puede cambiar la vida para siempre. Un CD, poner el navegador en marcha, el móvil, una distracción mínima... No nos damos cuenta de lo peligroso que puede ser, para nosotros y para los demás. Todos hemos tenido avisos, pero siempre pensamos que lo grave les va a pasar a los demás.

Después de haber vivido Emotional Driving, sí se nota que la gente ha vuelto más concienciada de las vacaciones, y eso es lo realmente importante. Ha sido una verdadera lección de vida, sin tener que haberla sufrido, como es mi caso. Pero me alegro de haber podido contarlo, y de sacar la parte positiva para que los demás tengan una buena experiencia.

Cada día doy gracias a Dios por estar aquí, y por lo que me ha tocado. Para mí, el mayor regalo es que estoy bien y mi hija, también. Eso lo es todo.

For this reason, Emotional Driving seems to me like a lovely – and necessary – initiative. When I experienced it, I was very thrilled; it was moving. The president's words (which greatly moved me, for how human and touching they were) and those of all the bosses, the videos, the testimonies of those affected, the physiotherapist, the fireman (he was impressive; I remember the affection, humor, professionalism..., a job we don't appreciate until something happens to us). It was also very lovely that everyone participated with statements about what motivates us to drive... (I even won a prize). And, of course, the simulations, which especially moved me.

Lots of colleagues have approached me to ask how I experienced the accident and tell me that the testimonies and experiences have also touched them. Some have told me that they now leave more distance between cars or drive a little more slowly, or take extra safety precautions when they drive with their children. And that's fantastic. For me, it's very important to see that my experience, or that of other speakers, has reached others. We aren't aware that our lives can be changed forever within a split second. A CD, using the GPS, the mobile phone, the slightest distraction... We aren't aware of how dangerous it can be, for us and others. We've all received warnings, but we always think that something serious happens to others, not to us.

After experiencing Emotional Driving, you can tell people come back from their holidays more aware. And that is truly important. It's a real life's lesson, without having to live through it, as I did. But I'm happy I can talk about it and share the positive aspect of it so that others can have a good experience.

I thank God every day for the fact that I'm here and for what happened. For me, the biggest gift is that I'm all right and that my daughter is too. That means everything.

PUEDES
CAMBIAR
TU VIDA



Gonvarri
Wheel Services

vida
life



Gustavo Almela

Director Relaciones Institucionales
Director of Institutional Relations
AESLEME



La vida no se acaba en una silla de ruedas Life Doesn't End When You're in a Wheelchair

A los veintiún años yo tenía una vida que podríamos considerar «normal» para un chico de mi edad. Estaba estudiando empresariales, tenía coche (un Land Rover destartalado que para mí era el mejor coche del mundo), una novia muy guapa, amigos fantásticos, me llevaba fenomenal con mi familia e incluso trabajaba los fines de semana (con lo que me ganaba un dinero para escaparme a los Alpes a esquiar)... Una vida muy encauzada.

Hasta aquella Navidad de 1989.

Sucedió mientras esquiaba en Avoriaz, con un grupo de amigos, como hacíamos todos los años. Di un salto, como tantas otras veces; nada especial, quizá con un poco más de chulería. Pero esta vez salió mal, se me clavaron las puntas de los esquís en la nieve, di una voltereta y caí de cabeza: me rompí el cuello por tres partes (las vértebras 1, 5 y 6). Aun así tuve suerte, porque la 1 casi siempre es mortal o te deja paralizado del cuello para abajo. Cuando me fui a

When I was twenty-one, my life was what could be considered “normal” for a guy my age. I was studying business, had a car (a beat-up Land Rover that was, in my opinion, the best car in the world), a very pretty girlfriend, fantastic friends, I got on phenomenally with my family and I even worked on weekends (and with the money I earned I went skiing in the Alps...). A life very much on track.

Until that Christmas of 1989.

It happened while we were skiing at Avoriaz with a group of friends, as we did every year. I jumped, as I'd done many times before; nothing special, although perhaps with a bit more cockiness. This time, however, it didn't end well, the heads of my skis stuck like nails in the snow, I did a flip and fell on my head: I broke my neck in three parts (vertebras 1, 5 and 6). Even so, I was lucky because the first vertebra is almost always fatal or else leaves you paralyzed from the neck down. When I tried to get up, I found I

levantar ya no podía moverme. Ni un músculo. Solo podía hablar. Mis amigos, gracias a Dios, no me tocaron, no me cogieron ni me dieron la vuelta; eso puede ser letal si no se hace bien. El equipo de rescate apareció a los pocos minutos, me metieron en una camilla de cuchara (que se ensambla por debajo del cuerpo) y me bajaron en helicóptero al puesto de socorro. Allí me desmayé.

Cuando desperté era de ya de noche, estaba boca arriba, inmóvil; vi todo el cuarto lleno de plumas volando y pensé si estaba ya en el cielo, pero en realidad me habían tenido que cortar el anorak para no moverme.

Consiguieron localizar a mis padres, que vinieron desde Madrid en coche; no quiero ni imaginar cómo lo pasaron en ese viaje, doce o quince horas pensando que su hijo se estaba muriendo (lo cual era verdad). Me trasladaron a la UVI del Hospital Universitario de Grenoble, y me inmovilizaron la cabeza y el cuello con un aparato especial llamado compás (hierro, cuerdas, polea, pesas), que no me quitaron durante el tiempo que estuve en Grenoble más otros sesenta y tres días en Toledo. Tenía tubos por todas partes, en la boca, en la nariz, goteros en los brazos...

Pasaron varios días, siempre en la misma posición, en la misma situación. Me operaron a través de la tráquea y me colocaron una placa y tornillos en la columna. Por fin, unos días después me sacaron de la UVI y me trasladaron a planta. Desde ese momento decidí que lucharía, que no me iba a rendir a la desesperación, que no me dejaría vencer por la tragedia. Tenía suerte de estar vivo, de tener a mi familia y a mis amigos, a los mejores médicos y (eso lo supe después) de estar cubierto por el seguro, algo importantísimo que nunca, nunca debemos olvidar.

A los pocos días me trasladaron al Hospital de Paraplégicos de Toledo. Allí estuve otros dos meses boca arriba, sin realizar un solo movimiento. Pensando, reflexionando, recordando, esperando... En reali-

couldn't. I couldn't move a muscle. I could only speak. My friends, thank God, didn't touch me, they didn't hold me or turn me over; doing so can be fatal if done incorrectly. The rescue team appeared in a few minutes, they put me on a spoon stretcher (which is assembled from beneath the body) and took me down by helicopter to the rescue station. There I fainted.

When I woke up, it was night, I was lying face up, immobile; the room was full of flying feathers and I thought I was in heaven, although in reality, in order not to move me, they had cut open my parka to remove it.

They managed to contact my parents, who arrived by car from Madrid; I don't even want to imagine what that journey must have been like for them, twelve or fifteen hours believing their son was dying (which was true). They moved me to the ICU of the University Hospital of Grenoble and immobilized my head and neck with a special device called a compass (iron, rope, pulley, weights) that wasn't removed the entire time I was in Grenoble, nor for the sixty-three days I spent in Toledo. I had tubes everywhere, in my mouth, nose, IVs in my arms...

Several days went by, always in the same position, the same situation. They operated on me through the trachea and placed a brace and screws on my backbone. At last, some days later, they moved me from the ICU to a ward. From that moment on, I decided to fight, that I wouldn't surrender to desperation, that I wouldn't let the tragedy overcome me. I was lucky to be alive, to have my family and friends, the best doctors and (as I learned later) to be covered by insurance, something of the greatest importance that we should never, ever forget.

After a few days, they moved me to the Hospital de Paraplégicos of Toledo. I was there for two months, face up, unable to make a single movement. Thinking,



Mis amigos, gracias a Dios, no me tocaron, no me cogieron ni me dieron la vuelta; eso puede ser letal si no se hace bien.

My friends, thank God, didn't touch me, they didn't hold me or turn me over; doing so can be fatal if done incorrectly.

dad, no puedes hacer otra cosa, solo esperar. Y procurar no desesperar.

Recuerdo perfectamente el primer movimiento que hice con el brazo, después de meses sin mover un músculo. Se me saltaban las lágrimas. Me empecé a mentalizar, a pensar que podía salir de aquella, pero que tenía que ser por etapas. Aunque no sabía con exactitud hasta dónde llegaba mi lesión, ni cuánto podría recuperar de mi vida «normal». Fui pasando etapas, descubriendo lo que podía hacer y lo que nunca podría volver a hacer. Poco a poco fui avanzando y asimilando, con muchas ganas y esperanza. Aunque he de reconocer que lo que sí sentía era miedo. Durante aquellos sesenta y tres días se me murieron dos compañeros de planta; uno por una complicación médica y el otro... por una borrachera (se ahogó en su propio vómito). Es muy duro contar-

reflecting, remembering, hoping... In reality, you can't do anything else, only hope. And try not to give in to despair.

I remember perfectly the first movement I made with my arm, after months of not moving a muscle. Tears welled up in my eyes. I began to prepare myself mentally, to think there was a way out, but it had to be by stages. Although I didn't know the extent of my injury, nor to what extent I could recover my "normal" life. I went through stages, discovering what I could do and what I would never again be able to do. Little by little, I progressed and adapted, with great enthusiasm and hope. Although I must admit, I was afraid. During those sixty-three days, two companions on my ward died; one because of a medical complication, and the other... through drunkenness (he choked on his own vomit). It's very difficult for me to talk about

lo, pero creo que es importante saber que esa manera tan absurda de morir existe.

En esa situación atroz, por mucho que intentes salir adelante, empiezas a hacerte preguntas: ¿Viviré o moriré? ¿Volveré a andar? ¿Mis amigos me van a dejar, mi familia me seguirá queriendo? ¿Podré estudiar, trabajar, casarme con mi novia?... Todo, te lo cuestionas todo; y como no tienes respuestas, lo que sientes es miedo y con el miedo no avanzas. Recuerdo que estaba todo el día lamentándome, lloriqueando, impotente, hasta que un día mi padre me dijo: «Mira hijo, esto es muy simple; tú te tenías que haber muerto allí hace cuatro meses, así que todo lo que venga a partir de ahora es bueno».

Mi padre tenía razón. Empecé a ponerme retos, primero mover un brazo, hacerme dos pasillos en la silla de ruedas, diez minutos más de pimpón; y esforzarme por mantener a mis amigos, a mi novia. Los amigos han estado siempre ahí, no me han fallado y luego he hecho muchas nuevas amistades. Pero conservarlos es una labor de todos, es una cuestión de actitud positiva. Intenté no cambiar mi forma de ser, mi relación con ellos, pero no es fácil. Cuando íbamos a cenar me tenían que coger entre varios, meterme en el coche, si se me salía la bolsa para orinar (cosa que sucedía a menudo) me tenían que llevar a casa a cambiarme; y aunque se lo tomaran con naturalidad, yo acababa enfadándome con el mundo. Pero entonces aparecía mi madre, me cambiaba el pantalón mojado con una sonrisa y me decía: «¡Ale, a seguir la noche!».

Es cierto que no tienes por qué cambiar, es importante tratar de hacer lo mismo que hacías antes en la mayor medida posible. Muchas veces me preguntan qué hubiera sido de mi vida si no hubiera tenido el accidente y respondo que, sinceramente, no sé si habría sido mejor o peor, lo que sí sé es que no habría sido mi vida. Esta es la que me ha tocado luchar

this, but I believe it's important for people to know that such an absurd form of dying exists.

In that atrocious situation, as much as you try to move forward, you begin to ask yourself questions, To live or to die? Will I ever walk again? Will my friends leave me? Will my family continue to love me? Will I be able to study, marry my girlfriend?... Everything, you question everything; and because you don't have the answers, what you feel is fear and you don't make any progress with fear. I remember I spent the whole day feeling sorry for myself, crying, impotent, until one day my father said to me, "Look son, it's very simple; you were supposed to have died there four months ago, so everything that happens from now on is good."

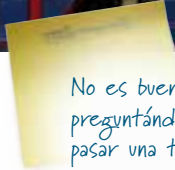
My father was right. I began to set challenges for myself, first to move an arm, then to go two corridor lengths in the wheelchair, then ten minutes more of ping pong; and to make an effort to keep my friends, my girlfriend. My friends have always been there, they haven't failed me and I've since made many more new friendships. But preserving them takes effort on everyone's part, it's a question of positive attitude. I tried not to change my way of being, my relationship with them, but it wasn't easy. When we went out to dinner, several of them had to take me, put me in the car, if my bag for urinating became unattached (which happened often) they had to take me home to change my clothes; and while they took it all in stride, I ended up getting angry with the world. But then my mother appeared, she changed my wet pants with a smile and said, "Ok! On with the night!"

And it's true, you don't have to change, it's important to try as much as possible to do the same things you did before. I've often been asked what my life would have been like if I hadn't had the accident and I answer, sincerely, that I don't know if it would have been better or worse, but what I do know is that it wouldn't have been my life. This is the life it's been



y disfrutar y en la que he de intentar ser lo más feliz posible. No es bueno vivir lamentándose, preguntándose: «¿Por qué me tiene que pasar una tragedia tan tremenda?». Lo que hay que preguntarse no es «por qué», es «para qué»; y la respuesta es: para valorar las cosas que tienen realmente importancia. Esas pequeñas cosas. Me siento afortunado cuando voy a tomar el aperitivo con mis amigos, y doy gracias por tener una casa en Denia, y por poder tomarme un helado o pasear...

Entre todas esas reflexiones, decidí dejar la carrera (no me gustaba y tampoco iba nada bien) y un tío mío me ofreció entrar en un nuevo proyecto que estaba creando, una empresa de gestión de fondos, en la que pasé diez años de mi vida; trabajando duro, formándome como profesional. Fui muy feliz durante aquellos años, aprendí muchísimo, pero físicamente era agotador y al final acabé saturado, con



No es bueno vivir lamentándose, preguntándose: «¿Por qué me tiene que pasar una tragedia tan tremenda?».

It's not good to live feeling sorry for yourself, asking yourself, "Why me, why has such a tremendous tragedy happened to me?"

my lot to struggle with and to enjoy and in which I must try to be as happy as possible. It's not good to live feeling sorry for yourself, asking yourself, "Why me, why has such a tremendous tragedy happened to me?" What you have to ask yourself is not "why", but "for what"; and the answer is: to value what truly matters. The small things. I feel lucky when I go out for an aperitif with my friends, I give thanks for having a house in Denia, and for being able to enjoy an ice cream or go for a stroll...

Amid all these reflections, I decided to leave my studies (I didn't like them and they weren't going at all



Porque la vida no se termina después de una lesión como la mía. Hay otra vida, diferente, ni mejor ni peor.

Because life doesn't end after an injury like mine. There is another, different life, neither better nor worse.

muchos dolores. Así que decidí dar un cambio de rumbo a mi camino.

En ese camino, tuve la enorme fortuna de que se cruzara Mar Cogollos, que ya estaba en AESLEME. Empecé a colaborar con la asociación dando charlas en colegios e institutos. Luego fui involucrándome cada vez más, formando parte de la junta directiva como secretario y como director de relaciones externas, responsable de patrocinios y subvenciones. Un privilegio. He sido realmente afortunado por haber compartido más de trece años de mi vida con

well). My uncle offered me a job in a new project he was creating, a funds management company, where I spent ten years of my life, working hard, training myself as a professional. I was very happy during those years, I learned a great deal, but physically it was exhausting and in the end I was overwhelmed by many pains. So I decided to set my life on a new course.

And on that new course, I had the enormous luck of meeting Mar Cogollos, who was by then with AESLEME. I began collaborating with the association, giving talks in schools and institutes. Later, I got more and more involved, forming part of the board of directors as secretary and as director of external relations, head of sponsorships and grants. A privilege. I've been truly fortunate to have shared more than thirteen years of my life with Mar and the entire family of AESLEME. Above all with Mar, because she's one

Mar y toda la familia de AESLEME. Sobre todo con Mar, porque es de esas personas-medicina que te cargan de energía positiva, que siempre tienen una sonrisa que regalarte; no paras de aprender a su lado en todos los aspectos.

En 2013 empecé a sufrir más problemas físicos y me dije que había que pisar un poco el freno. Después de veintitantos años trabajando, decidí plantearme las cosas de otra manera. Dejé el día a día en la oficina, aunque seguí colaborando con la asociación, ahora más centrado en las charlas.

Después de tantos años de desgaste físico solicité la gran invalidez, pero me la denegaron; creo que soy el primer tetrapléjico de España al que se la deniegan. Algo que me ha dolido mucho a nivel personal y también a nivel económico, porque podría haber ayudado más a mis seres queridos. Pero luego pensé que esto no me iba a amargar la vida; haré menos planes, pero seguiré adelante. No se merecen ni un poco de mi sufrimiento.

Entre otras cosas, empecé a estudiar historia en la UNED, porque me apasiona, y también por mantener la cabeza activa, por lanzarme un nuevo reto. Siempre tenemos que estar emprendiendo nuevos retos. Es lo que nos mantiene vivos.

Porque la vida no se termina después de una lesión como la mía. Hay otra vida, diferente, ni mejor ni peor; simplemente es la que nos ha tocado. ¿Para qué voy a lamentarme por lo que he perdido, aunque sea mucho, cuando puedo disfrutar de lo que me queda, que también es mucho? Deporte, familia, amigos, viajes, planes, libros... Y, sobre todo, mucho sentido del humor. A menudo, es lo que nos salva.

La vida no se acaba en una silla de ruedas, pero cualquiera puede acabar en una silla de ruedas por una imprudencia tonta, o por mala suerte, o como lo queramos llamar. Algo que muchas veces se puede

of those medicine-people who charge you up with positive energy, who always gives you a smile; by her side, you never stop learning in all respects.

In 2013, I began to suffer more physical problems and I told myself I needed to slow down a bit. After more than twenty years working, I decided to focus on things differently. I left the daily work at the office, although I continued to collaborate with the association, now more focused on giving talks.

After so many years of physical wear and tear, I requested my condition to be recognized as a severe disability, but I was refused; I believe I'm the first quadriplegic in Spain to be refused. This is something that has caused me much pain both personally and economically, because it would have given me the possibility of providing greater help to the people I love. But then I reasoned that I wouldn't let this sour my life; I will make fewer plans, but I will go on. They don't deserve even an ounce of my suffering.

Among other things, I began to study history at the UNED, because it fascinates me and also keeps my mind active and offers a new challenge. We must always undertake new challenges. It's what keeps us alive.

Because life doesn't end after an injury like mine. There is another, different life, neither better nor worse; it's simply our lot. Why should I feel sorry for what I've lost, even if it's a lot, when I can enjoy what remains for me, which is also a lot? Sports, family, friends, travel, plans, books... And, above all, a great sense of humor. Often, it's what saves us.

Life doesn't end when you're in a wheelchair, but anyone can end up in a wheelchair through a silly act of carelessness, or out of bad luck, or however you want to call it. And it's something that very often can be avoided simply by taking precautions. By being careful. Especially in a car.

evitar simplemente con tomar medidas preventivas. Con tener un poco de cuidado. Especialmente en el coche.

Tuve también una experiencia terrible en la carretera. En mi primer fin de semana libre en Toledo, cinco meses después del accidente, mis primos me organizaron una fiesta a unos kilómetros de Madrid. A las tres de la madrugada me vinieron a recoger mis padres y, de regreso a casa, un chaval que bajaba por la carretera, cargado de copas, nos dio un golpe brutal. Rebotamos de un guardarrail a otro y el coche acabó dando vueltas en mitad de la carretera. Siniestro total. A mí me salvó la vida el cinturón de seguridad y a mi padre también. Pero cuando miramos hacia atrás para ver qué tal se encontraba mi madre... no estaba. Había salido despedida por el parabrisas trasero y había caído a 150 metros del coche, en mitad de la carretera, en plena noche y con un montón de coches bajando a toda velocidad. Milagrosamente no le pasó nada, aparte de un traumatismo craneoencefálico sin consecuencias.

Mi mensaje es que nadie, nadie, tiene derecho a provocar un accidente que mate a otras personas, con la excusa de pasárselo bien y tomar unas copas. A mi madre estuvo a punto de sucederle; y no hubiera sido justo, porque probablemente yo no lo habría superado. Eso nos habría matado a todos. No se puede jugar de esa forma con la vida de los demás.

El fallo radica en que la gente joven tiene una percepción del riesgo equivocada o nula. No solo en el coche: zambullidas en la piscina, deportes con un cierto riesgo, las motos, las playas, las tormentas de viento, cruzar la calle mirando el móvil... Por eso es esencial que haya más campañas de formación y concienciación, y que sea a todos los niveles: en las familias, en los colegios, en las empresas, en la televisión. Esta es la labor que desarrollamos en

I had a terrible experience on the road. On my first free weekend in Toledo, five months after the accident, my cousins organized a party for me some kilometers outside of Madrid. My parents picked me up at three in the morning and on the way back, a kid on the road who'd had too much to drink bumped into us terribly. We bounced from one guardrail to the other and the car ended up flipping over and over on the road. A total accident. My life was saved by my seatbelt, as was my father's. But when we turned to the backseat to see how my mother was... she wasn't there. She had been ejected through the rear windshield and had fallen 150 meters away from the car, in the middle of the road, in the middle of the night and with a bunch of cars speeding her way. Miraculously, she was unharmed, aside from an inconsequential head injury.

My message is that no one, no one, has the right to cause an accident that kills others, with the excuse of having a good time and drinking alcohol. My mother was almost killed; and it would have been unfair, because I probably wouldn't have been able to overcome such a thing. It would have killed us all. You can't play with the lives of others that way.

The problem is that young people have a mistaken idea, or no idea at all, of risk. Not only when driving: when diving in swimming pools, practicing sports that involve a degree of risk, riding motorcycles, beaches, windy storms, crossing the street while looking at your mobile phone... This is why it's essential for there to be more campaigns of education and raising awareness, and for them to be at all levels: in families, in schools, in companies, on the television. This is the work we do at AESLEME, to try to get people to see the consequences, for them to be more aware, to have more knowledge. To learn to enjoy life but with a bit of common sense. And this is why the work of Emotional Driving is so important. It's an initiative that should be extended to all of society.



AESLEME, intentar que vean las consecuencias, que estén más concienciados, que tengan más conocimiento. Aprender a disfrutar de la vida pero con un poco de cabeza. Por eso es tan importante la labor de Emotional Driving. Una iniciativa que debería extenderse por toda la sociedad.

Fabricamos coches cada vez más seguros, diseñamos carreteras cada vez más seguras, pero no formamos conductores más seguros. No hablo de accidentes, cifras, estadísticas, sino de vidas humanas. De la tuya, de la mía. De ahí la importancia y la urgencia de una buena educación en cuanto a seguridad y valores, responsabilidad con uno mismo y con los demás. La vida es demasiado preciosa como para jugársela por llegar un poco antes.

*Fabricamos coches cada vez más seguros,
diseñamos carreteras cada vez más seguras,
pero no formamos conductores más seguros.*

*We make increasingly safer cars,
we design increasingly safer roads,
but we don't train safer drivers.*

We make increasingly safer cars, we design increasingly safer roads, but we don't train safer drivers. I'm not talking about accidents, numbers or statistics, but human lives. Yours and mine. This is the reason for the importance and urgency of good education in terms of safety and values, of responsibility towards oneself and others. Life is too precious to risk over arriving a bit sooner.

Emotional Driving
by Gonvarri
Steel Services



Gonvarri
Steel Services



cambio
change



César García Leal

Director General
General Manager
Gonvarri Iberia



Un cambio cultural difícil pero necesario A Difficult but Necessary Cultural Change

¡Qué bonito es formar parte de proyectos de empresa que buscan el bienestar y la seguridad de los empleados y sus familias!

Un proyecto como Emotional Driving es una gran oportunidad de influir de forma positiva en la sociedad. Cada uno de nosotros podemos generar en nuestro entorno comportamientos y actitudes más adecuados y de esa manera conseguir mejorar la seguridad en la conducción y en otros aspectos de la vida diaria.

Sin embargo, el ser humano necesita mucha terapia para poder cambiar su cultura. En general somos más de aprender de nuestros errores, pero eso es algo que no suele funcionar. Cambiar las actitudes no es nada sencillo. Hay que realizar un gran esfuerzo educativo, y además se necesita un espíritu abierto al cambio, y en la mayoría de las ocasiones esto es lo más complejo. Los seres humanos presentamos una gran resistencia al cambio, nos da pereza y miedo. Por ello es necesario que el proyecto se acometa con unas

How nice it is to form part of company projects that aim to increase the well-being and safety of employees and their families!

A project such as Emotional Driving is a great opportunity to positively influence society. Each one of us can generate in our surroundings more appropriate behaviors and attitudes and in this way improve road safety and other aspects of daily life.

Human beings, however, need a lot of therapy to be able to change their culture. In general, we learn more from our errors, but often this too doesn't work. Changing attitudes is not at all easy. Much educational effort must be made, and one also needs an open mind to change and this, in most cases, is the most complicated thing. We human beings are very resistant to change, we are lazy about it and it frightens us. This is why such a project needs a solid base to be able to change us.

Many initiatives have been set in motion in the development of Emotional Driving: the Leading The

bases sólidas y de esa manera conseguir el cambio en todos nosotros.

Durante el desarrollo de Emotional Driving se han puesto en marcha numerosas iniciativas: utilizando la plataforma Leading The Change, en la que se nos propuso participar en actividades *online*; y a través de los *roadshows*, que han conseguido el necesario acercamiento a todos nosotros, proporcionándonos la posibilidad de experimentar sensaciones relacionadas con la conducción; y ofreciéndonos también un gran regalo, como han sido las intervenciones de personas que están o han estado relacionadas con la seguridad vial.

He tenido la suerte de haber participado en varios de los *roadshows* que se han organizado en España y me llevo muchas experiencias, muchas lecciones. Han conseguido hacerme ver que necesitaba cambiar algunas actitudes peligrosas y ahora soy más prudente. Así que lo primero que me gustaría hacer es agradecerse a Gonvarri y a todos los que han hecho posible este proyecto. Porque cada año recorro en coche unos 50.000 km y muchos de ellos con mi familia, así que el agradecimiento no puede ser más sincero. A nivel personal, también me llevo haber conocido a Gustavo Almela y a Julio Garcés, a los que he incluido en mi archivo de personas que merecen de verdad la pena. Su generosidad me ha impactado.

Cuando pienso que el efecto que ha generado en mí puede ser similar al del resto de los empleados de la región Gonvarri Iberia (unos 750), además del gran potencial por el efecto multiplicador al incluir a familiares y amigos de todos nosotros, tengo una agradable sensación de estar haciendo algo muy bueno para la sociedad.

Además, esta cultura de la seguridad en la conducción podemos aplicarla a la seguridad en el trabajo, con lo que conseguimos otro efecto multiplicador. En Gonvarri llevamos muchos años teniendo a la seguridad

Change platform, which invites us to participate in online activities; roadshows that have brought us all closer in a much needed way, providing us with the possibility of experimenting sensations related to driving; and we have also received a great gift in the form of talks by people who are or have been involved in road safety.

I am fortunate to have participated in various roadshows organized in Spain and which left me with many experiences, many lessons. They made me see that I needed to change some dangerous attitudes and I am now more careful. Thus, the first thing I want to do is thank Gonvarri and everyone who has made this project possible. Because I travel 50,000 km a year by car and often with my family, my gratitude couldn't be more sincere. And on a personal level, I take away with me the fact of having met Gustavo Almela and Julio Garcés, whom I include in my personal archive of people who are truly worth knowing. Their generosity made an impression on me.

When I think about the fact that the project may have also affected the rest of the employees in the Gonvarri Iberia region (some 750 people) in a similar way, in addition to the great potential of the multiplying effect of including our families and friends, I'm left with the pleasant feeling of having done something very good for society.

Furthermore, we can apply this culture of safety while driving to safety at work, by which we achieve another multiplying effect. At Gonvarri, safety has been for many years a cornerstone of our management. The company's progress has been exponential and the greatest effort has been focused on cultural change; this is where it meets up with Emotional Driving.

Procedures, instructions, upgrading machinery, are not enough. It's necessary to get inside people, inside all of us. And that is VERY DIFFICULT. Encouraging

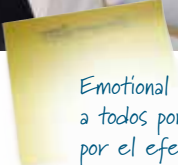


como piedra angular de nuestra gestión. La progresión de la compañía ha sido exponencial y el mayor esfuerzo se ha focalizado en el cambio cultural; de ahí el entronque con Emotional Driving.

No basta con procedimientos, instrucciones, adecuaciones de maquinaria... hay que llegar al interior de las personas, de todos nosotros. Y eso es MUY DIFÍCIL. Promover un cambio cultural es arriesgado y solo puede tener éxito con un gran proyecto que ejerza de hilo conductor y que alinee a todos los empleados.

Emotional Driving ha sabido engancharnos a todos por la dimensión de sus mensajes, por el efecto positivo en nuestras familias y por su dinámica participativa. Ha supuesto un paso de gigante en nuestro cambio cultural y seguro que sus efectos serán duraderos en todos nosotros.

Agradezco personalmente a Gonvarri que nos haya dado la oportunidad a los empleados de participar de esta idea y ayudarnos a tener una actitud más segura en la conducción y, por ende, en nuestra vida.



Emotional Driving ha sabido engancharnos a todos por la dimensión de sus mensajes, por el efecto positivo en nuestras familias.

Emotional Driving has managed to hook us all through the nature of its messages, its positive effect on our families.

cultural change is risky and can only be successful through a great project that acts as a guideline and aligns all employees.

Emotional Driving has managed to hook us all through the nature of its messages, its positive effect on our families and by its participatory dynamic. It has meant an enormous step forward in our change of culture and its effects will unquestionably be lasting.

I personally thank Gonvarri for having given us employees the opportunity to participate in this idea and to help us have a safer attitude while driving and, therefore, in life.



ayudar
help



Mar Cogollos

Directora General
General Manager
AESLEME



Nuestro desafío: ayudar y concienciar Our Challenge: Helping and Raising Awareness

A mí siempre me han dicho que soy una persona con suerte, que tengo estrella. Yo me estrellé, pero volví a nacer tras el accidente.

Cuando sucedió, yo tenía veinticinco años. Había acabado la carrera de psicología industrial, me encantaba bailar flamenco (era como Lola Flores bis) y practicaba mucho deporte (esquí acuático, tenis, gimnasio, montar a caballo, navegar), era una persona muy activa, que disfrutaba cada minuto del día. Aquel 20 de septiembre volvíamos de pasar el fin de semana en un pueblo valenciano cuando ocurrió el accidente; fue un segundo, una pequeña distracción del conductor al cambiar la cinta de música; y yo, por llevar el reposacabezas mal colocado (en el cuello en lugar de en la nuca), tetrapléjica para toda la vida. Me sacaron del coche por la ventana, y me dejaron sobre el suelo, boca abajo, hasta que llegó la ambulancia que me trasladó al Hospital La Fe de Valencia. (Recuerdo que, con el nerviosismo de la situación, cuando me iban a cortar el traje grité: «¡Noo, que es de

People have always told me I'm lucky, that I was born under a lucky star. I crashed, but I was reborn after the accident.

I was twenty-five when it happened. I had finished my degree in industrial psychology, I loved to dance flamenco (I was like a clone of Lola Flores) and practiced lots of sports (waterskiing, tennis, gym, horse riding, sailing), I was a very active person who enjoyed every minute of the day. On that 20th of September, we were returning from a weekend in a Valencian town when the accident happened; it was a split-second, a tiny distraction by the driver as he changed a music cassette; and, because my headrest wasn't properly positioned (it was positioned for my neck instead of on the nape), I was left a quadriplegic for life. They removed me from the car through the window and left me on the ground, face down, until the ambulance arrived that took me to the Hospital La Fe of Valencia. (I remember I shouted, in the anxiousness of the moment as they were going to cut open my suit, "No, it's

mi hermana y me mata!».) Cuando desperté, me encontré en la cama de un hospital, boca arriba, y con un compás que estaba sujeto a mis sienes con 40 kilos de peso para alinear las vértebras. Así estuve dos meses, sin mover prácticamente nada de mi cuerpo; apenas un poco los brazos.

Dos meses en los que, a pesar de las circunstancias, se me acumularon las ganas de salir y disfrutar. Así que en cuanto me quitaron el compás y me sentaron en una silla –eso sí, con una especie de corsé que me sujetaba el cuello y la espalda y que era horrible y aparatoso–, empecé a salir del hospital con cualquier excusa: despedida de una enfermera, cena con amigos... El 21 de enero, dos días antes de mi cumpleaños, me trasladaron a otro hospital (Asepeyo, Coslada) y con motivo de mi veintiséis cumpleaños me organizaron una fiesta sorpresa a la que asistieron unas ciento cincuenta personas; la fiesta más bonita y emocionante de mi vida. Con una maravillosa «Salve rociera» que bailaron para mí dos amigos bailarines, y que me hizo llorar porque en ese momento fui consciente de que nunca más volvería a poder bailar una sevillana.

En el año y medio que permanecí ingresada asumí el papel de psicólogo (en realidad, mi profesión), decidí que yo estaba allí para ayudar y animar a los demás. Tuve la suerte de que en ese hospital, mi madre o mi hermana ya no tenían que dormir en un sillón, como en el hospital de Valencia; tenían una cama junto a la mía y una pequeña terraza donde comíamos en los días soleados. Además, al no haber demasiados pacientes graves, podía recibir dos o tres horas de terapia ocupacional y otras dos o tres de fisioterapia y piscina todos los días; cinco horas de rehabilitación diaria durante año y medio. Un lujo.

Mi novio por aquel entonces, Jesús, estaba haciendo la mili en Canarias y se escapaba para venir a verme. Fue una relación un poco intermitente, pero cuando

my sister's and she'll kill me!") When I woke up, I was in a hospital bed, face up, with a compass on my chest and 40 kilos of weight to align my vertebrae. I was in that position for two months, hardly moving my body except my arms a little.

Two months during which, despite the circumstances, the desire to leave and enjoy myself grew. And so, as soon as they removed the compass and placed me in a wheelchair – albeit with a type of corset that held my neck and back and which was horrible and cumbersome –, I used any excuse to leave the hospital for a little while: the farewell party for a nurse, dinner with friends... On January 21, two days before my birthday, they moved me to another hospital (Asepeyo, Coslada) and on the occasion of my twenty-sixth birthday, they organized a surprise party for me with one hundred and fifty guests; the most beautiful and moving party of my life. With a marvelous "Salve rociera" that two friends who were dancers danced for me and which made me cry because I realized at that moment that I would never dance a *sevillana* again.

During the year and a half I was in the hospital, I assumed the role of psychologist (in reality, my profession), I decided I was there to help and encourage others. I was lucky in that hospital that my mother and sister didn't have to sleep in an armchair, as they had in the previous hospital in Valencia; they had a bed next to mine and there was a small terrace where we ate on sunny days. Furthermore, because there weren't many seriously injured patients, I was able to receive two or three hours of occupational therapy and another two or three hours of physiotherapy and time in the swimming pool every day; five hours of daily rehabilitation for a year and a half. A luxury.

My boyfriend at the time, Jesús, was doing his military service in the Canary Islands and managed to escape now and then to visit me. It was a bit of an on-off relationship, but when he at last got his degree, we



por fin se licenció retomamos la relación y, después de tres años de novios, decidimos casarnos.

Poco antes, un médico con el que había contactado en Madrid me ofreció trabajo como psicóloga en el Hospital La Paz, para ayudar y animar a las víctimas de accidentes con lesión medular. Acepté, por supuesto. Yo, desde el primer día, desde el momento del accidente, había decidido encarar la situación en positivo, enfrentarme a la tragedia con optimismo, con enormes ganas de vivir y de seguir disfrutando todo lo que me ofreciera la vida. Y en esos planes entraba también la idea de tener hijos. Le pregunté al médico qué tenía que hacer, pero me contestó que ni se me ocurriera: «No te puedes arriesgar, es peligroso para ti, ¡ni hablar!». Jesús y yo nos casamos en noviembre y a finales de diciembre ya estaba emba-

Asumí el papel de psicóloga, decidí que yo estaba allí para ayudar y animar a los demás.

I assumed the role of psychologist, I decided I was there to help and encourage others.

resumed the relationship and after three years of being together we decided to get married.

Shortly beforehand, a doctor with whom I'd been in touch in Madrid offered me work as a psychologist at the Hospital La Paz, to help and encourage the victims of accidents with spinal cord injuries. And I accepted, of course. From the first day, from the moment of the accident, I had decided to face the situation positively, to face the tragedy with optimism, with enormous will to live and to continue enjoying

razada. El mismo día de mi treinta cumpleaños, el 23 de enero de 1992 me hice una ecografía; el médico nos miró a Jesús y a mí y nos preguntó: «¿Tienen antecedentes de gemelos? Porque están esperando mellizos». La sorpresa fue mayúscula, claro. Y la ilusión también. A los ocho meses me hicieron una cesárea y nacieron dos preciosas niñas de 2.100 y 2.400 gramos que, por desgracia, tuvieron que permanecer en la incubadora hasta después incluso de que me dieran el alta. Durante aquellos primeros meses mi casa se llenó de familiares que se ocupaban de las niñas... mientras yo me limitaba a mirar.

También hubo otro cambio importante en mi vida. Un nuevo gerente en La Paz decidió que la plaza de psicólogo para los lesionados medulares no era necesaria, y que prescindían de mis servicios. Pero se dio la coincidencia de que hacía poco que se había fundado AESLEME, de la mano del doctor García Reneses, que trabajaba conmigo, y el catedrático de medicina preventiva, el doctor Rafael Herruzo. La idea de crear AESLEME surgió tras un estudio que ambos realizaron de 1980 a 1990 en el que comprobaron que en solo una década se había triplicado el número de lesionados medulares; y que la causa fundamental era el tráfico, siendo el colectivo más afectado el de los jóvenes. Crearon la asociación con un doble objetivo: por una parte, la prevención de accidentes de tráfico y, por otra, sensibilizar a la sociedad acerca de las consecuencias después de un accidente. En un principio, las campañas se diseñaron para niños y jóvenes, para que conocieran los riesgos, cómo evitarlos, cómo debían reaccionar después de un accidente y cómo les cambiaría la vida con una discapacidad repentina. El mensaje que queríamos trasladar con claridad era que a todos nos puede pasar... pero que hay vida después de una lesión grave, que se puede superar.

Empezamos tres personas, con 3.000 euros en la caja y un despacho... en la Facultad de Medicina (el del catedrático doctor Herruzo). Hoy, veinticinco años

everything life offered me. And among those plans was also the idea of having children. I asked the doctor what I needed to do, but he told me I shouldn't even consider the idea: "You can't risk it, it'd be dangerous for you, don't even think about it!". Jesús and I married in November and by the end of December I was pregnant. On the day of my thirtieth birthday, January 23, 1992, I had an ultrasound scan done; the doctor looked at Jesús and me and asked us, "Are there any antecedents of twins in your family? Because you're going to have twins". It was a big surprise, naturally. And a great thrill too. At eight months, they performed a caesarian on me and two lovely girls were born, 2,100 and 2,400 grams each, who, unfortunately, had to stay in an incubator until even after they let me leave. During those first months, my house was filled with family members who took care of the girls... while I just watched.

Other important changes also occurred in my life. A new director of the Hospital La Paz decided that the position of psychologist for patients with spinal cord injuries was unnecessary and so I was laid off. But it just so happened that shortly beforehand, Dr. García Reneses, who worked with me, and Dr. Rafael Herruzo, a professor of preventive medicine, founded AESLEME. The idea of creating AESLEME emerged after a study by both doctors from 1980 to 1990 found that in only a decade, the number of spinal cord injuries had tripled; and that traffic was the fundamental cause and young people were the most affected group. They created the association with a double aim: on the one hand, to prevent traffic accidents and, on the other, to raise awareness in society about the consequences after an accident. At first, the campaigns were designed for children and youths, so that they understood the risks, how to avoid them, how they should react after an accident and how their lives would change after a sudden disability. The message we wanted to clearly communicate was that it could



En solo una década se había triplicado el número de lesionados medulares.

In only a decade, the number of spinal cord injuries had tripled.

después, somos más de ciento ochenta personas entre trabajadores y colaboradores, y organizamos ocho o diez campañas diferentes al año para llegar a todo el público objetivo que puede haber en España: colegios, institutos, universidades, menores, academias militares, prisiones, autoescuelas, empresas... Preparando charlas específicas para cada colectivo.

Los ingresos, afortunadamente, se mantienen a pesar de la crisis; pero cada año empezamos de cero, sin saber lo que nos va a llegar. Premios, subvenciones públicas, empresas privadas; algunos repiten año tras año, otros fallan y casi todos reducen sus aportacio-

happen to any of us... but that there is life after a serious accident and the injury can be overcome.

We were three people when we began, with 3,000 euros and an office... in the Medical Department (Dr. Herruzo's). Today, twenty-five years later, we are more than one hundred and eighty people, including employees and collaborators, and we organize eight or ten different campaigns a year to reach the entire objective audience that exists in Spain: schools, institutes, universities, young people, military academies, prisons, driving schools, companies... We prepare specific talks for each collective.

Income, fortunately, still comes in despite the crisis; but we begin each year at zero, without knowing what we'll receive. Awards, public grants, private companies; some repeat year after year, others cease

nes (aunque con el dinero que recibimos hacemos tres veces más que un ayuntamiento o una comunidad autónoma). Yo, desde luego, no tengo tiempo para aburrirme; como directora de una asociación tengo que hacer de todo, soy responsable de relaciones externas, tema institucional y financiero, búsqueda de financiación, al tiempo que participo en cursos y congresos... y lo que surja. Me siento especialmente orgullosa de que AESLEME sea una de las cincuenta ONG acreditadas como «empresa transparente», además de haber obtenido el ISO de calidad y el de seguridad vial. A lo largo de estos veinticinco años, AESLEME ha llegado a cerca de cuatro millones de personas de todas las edades, prestando un valiosísimo servicio de prevención y sensibilización. Creo que hemos colaborado en «salvar vidas y evitar discapacidades», y eso es un trabajo precioso.

A mí AESLEME también me ha dado mucho. Gracias a la asociación he tenido la ocasión de reunirme con ministros, de estar con los reyes, he recibido medallas y premios –por AESLEME y por la labor que desarrollo–, he sido la primera mujer consejera de Pelayo (antes de la cuota del 50%)... y todo a pesar de mi tetraplejía. Probablemente haya disfrutado de una vida mucho más rica que antes. No he parado de trabajar desde que dejé el hospital, y eso es porque, desde el primer momento, decidí que no iba a dar pena, que iba a ir arreglada por dentro y por fuera, como un pincel; que iba a seguir siendo la Mar de siempre. Un fisioterapeuta que no tenía brazos me dijo un día: «Mar, que no te miren con pena, sino con admiración, y eso depende de ti». Esta frase la he llevado siempre muy dentro, y me ha inspirado durante toda mi vida.

Creo que es la mejor manera de ayudar a los demás, de inspirar a otros: ser yo misma, alegre, optimista, positiva, activa, y ejercer lo que llamo «terapia por intuición». Por ejemplo, a las chicas les enseñaba a maquillarse para que se sintieran un poco mejor, para subirles la autoestima, que es una de las primeras

giving and almost everyone has reduced their contributions (although with the money we receive we still do three times as much as a town council or autonomous community). I have no time to feel bored, of course; as the director of an association, I must do a bit of everything, I'm head of external relations, institutional and financial affairs, fundraising, while also participating in courses and conferences... and whatever else comes up. And I feel especially proud that AESLEME is one of the fifty NGOs accredited as a "transparent company", in addition to having obtained the ISO for quality and road safety. Over these twenty-five years, AESLEME has reached around four million people of all ages, providing a highly valuable service of prevention and raising awareness. I believe we've collaborated in "saving lives and avoiding disabilities", and that is priceless work.

AESLEME has also given me a lot. Thanks to the association, I've had the opportunity to meet ministers, to be among monarchs, I've received medals and awards –for AESLEME and for the work I do –, I've been the first woman councilor of Pelayo (before the 50% quota)... and all despite my quadriplegia. I've probably enjoyed a much richer life than before the accident. And I haven't stopped working since I left the hospital. And that is because, from the very first moment, I decided I wasn't going to cause pity, that I was going to fix things inside and out; that I was going to continue being the same Mar as always. An armless physiotherapist told me one day, "Mar, don't let people pity you, but rather admire you, and that depends on you". I've always kept that phrase with me and it has inspired me my entire life.

And I believe it's the best way to help others, to inspire others: to be me, happy, optimistic, positive, active. And to practice what I call "intuitive therapy". For example, I've taught girls to use make-up to help them feel a bit better, to raise their self-esteem, which is one of the first things you lose; and I've gone to the

cosas que se pierden; y me iba con los pacientes al cine, a comer, para que se acostumbraran a que les miraran, y que ellos empezaran también a ver su discapacidad con naturalidad.

Cuando me preguntan si soy feliz, respondo que mucho más que antes del accidente. Aunque parezca increíble, es absolutamente cierto. Porque ahora mismo tengo un marido y unas hijas maravillosas, tengo un trabajo que me encanta, tengo los amigos de antes más los de ahora; me llaman para dar charlas en empresas privadas, instituciones, foros de todo tipo; lo que he conseguido a nivel personal no lo habría podido lograr si hubiera sido una persona «normal»...

Lo que más satisfacción me produce es poder ayudar a las víctimas. A través de AESLEME, con apoyo psicológico, o en mi propia casa. Les doy la merienda y estamos cinco horas de charleta, ven que mi casa es normal, que tengo una familia, aficiones, amigos, una vida. Ellos, que salen del hospital pensando que su vida se ha acabado.

El asesoramiento y el apoyo psicológico es esencial, tan importante como la prevención y la sensibilización de la sociedad. Son los tres motivos que nos unen a los que trabajamos aquí y a las empresas que nos apoyan, como Gonvarri, que se involucran, que creen sinceramente en nuestra misión, y la hacen suya.

Es imprescindible esta labor de concienciación. Y desde aquí me gustaría reivindicar que, igual que lo está haciendo Gonvarri con la campaña Emotional Driving, es absolutamente necesario que la sociedad tome el relevo y el ejemplo, y destine los recursos que hagan falta para prevenir, concienciar y sensibilizar. Si en todos los telediarios se dedicaran tan solo unos minutos a este tipo de campañas, no podemos imaginar la cantidad de vidas que se podrían salvar, y la cantidad de víctimas que recuperarían el ánimo de vivir. El reto está ahí, ¿quién da el primer paso?

cinema with patients, gone out to eat with them, so that they get used to being looked at and can also begin to feel comfortable with their disability.

When I'm asked if I'm happy, I answer that I'm much more so than before the accident. Although it seems incredible, it's absolutely true. Because right now I have a marvelous husband and daughters, I have a job that I love, I have my friends from before as well as those from now; I'm called to give talks at private companies, institutions, forums of all kinds; what I've achieved on a personal level I wouldn't have been able to achieve if I'd been a "normal" person...

And what gives me the most satisfaction is being able to help victims. Through AESLEME, with psychological support, or at my own home. I offer them a snack and we spend five hours chatting, they see that my home is normal, that I have a family, hobbies, friends, a life. They see this, the ones who have left the hospital and believe their life is over.

Psychological counseling and support is essential. It is as important as prevention and raising awareness in society. These are the three motives that unite those of us who work here and the companies who support us, such as Gonvarri, who get involved, who sincerely believe in our mission. And make it their own.

This work of raising awareness is indispensable. And here I would like to state that, just as what Gonvarri is doing with the campaign Emotional Driving is essential, so too it's absolutely necessary for society to take up the baton and the example and commit the resources needed to prevent, raise awareness and sensitize. If all television news programs dedicated only a few minutes to this type of campaign, the number of lives that could be saved would be unimaginable. As would be the number of victims who would recover the desire to live. The challenge is there, who will take the first step?

Conducir debe ser el camino seguro de vuelta para reencontrarse con quienes queremos

Driving must be a safe way to get back and see the ones we love

Valor y respeto por la vida, empezando por la familia

Value and respect for life, beginning with the family

Respeto a la vida de los demás

Respect for the life of others

Creo que me queda mucho por vivir

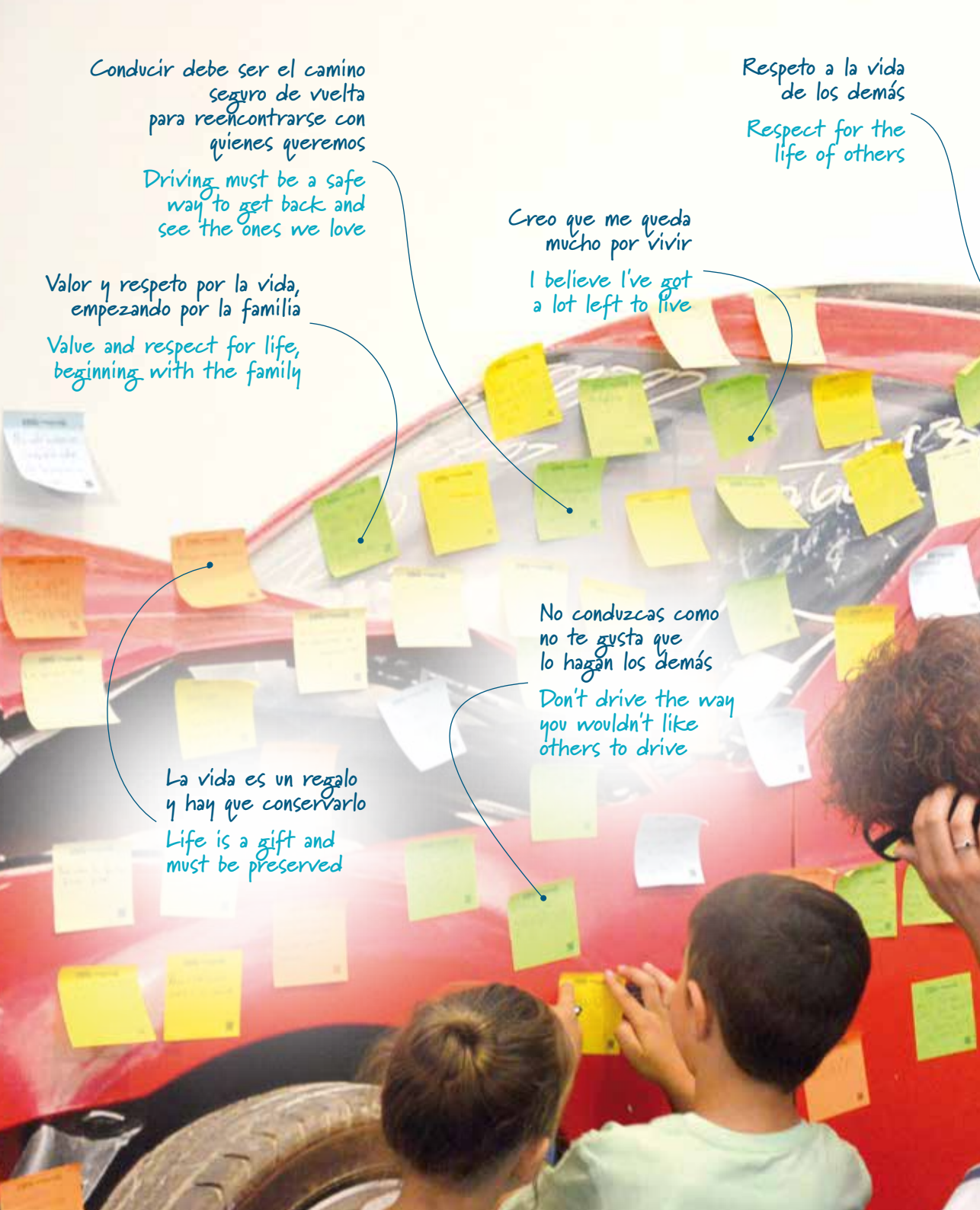
I believe I've got a lot left to live

No conduzcas como no te gusta que lo hagan los demás

Don't drive the way you wouldn't like others to drive

La vida es un regalo y hay que conservarlo

Life is a gift and must be preserved



No vas solo, vamos todos contigo

You're not travelling alone;
we're all travelling with you

El coche no es un
carro de combate

A car isn't a tank

"Los que más importan" nos están
esperando en casa. Mejor llegar
tarde que no llegar pronto

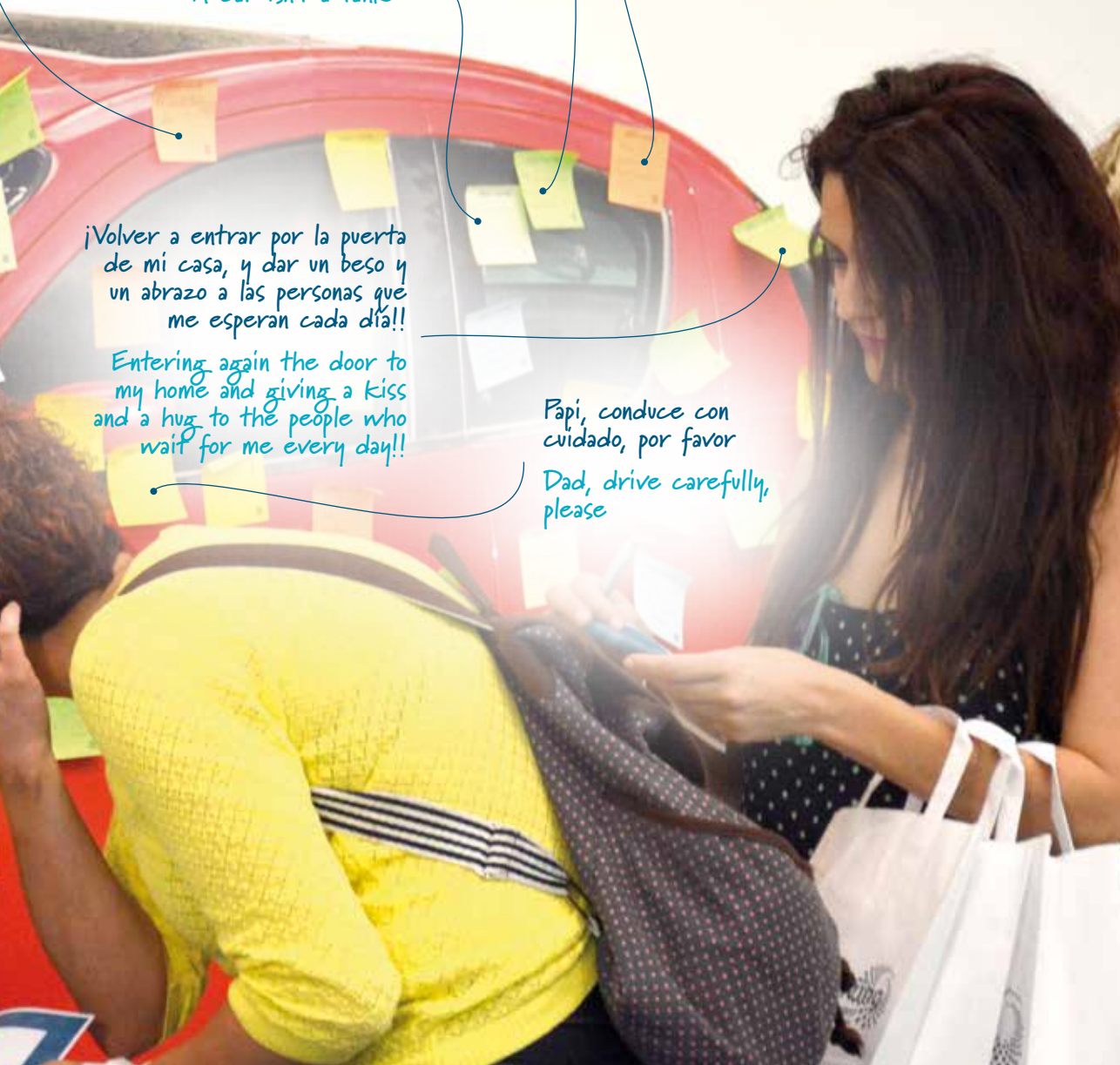
"What really matters" is waiting
for us at home. Better to arrive
late than not arrive early

¡Volver a entrar por la puerta
de mi casa, y dar un beso y
un abrazo a las personas que
me esperan cada día!!

Entering again the door to
my home and giving a kiss
and a hug to the people who
wait for me every day!!

Papí, conduce con
cuidado, por favor

Dad, drive carefully,
please







emotional
driving

By **Gonvarri** Steel Services

2016/2018



el coche
the car

A photograph showing a man in a dark jacket sitting in the driver's seat of a car. He is looking towards a man in a blue polo shirt who is standing outside the car, gesturing with his hands as if explaining something. A third person is partially visible in the foreground on the left, wearing glasses and a blue lanyard. The car's interior, including the steering wheel and gear shift, is visible. The text "futuro future" is overlaid in the center of the image.

futuro
future



Jesús Monclús

Director del Área de Prevención y Seguridad Vial
Director of Road Safety and Prevention
Fundación MAPFRE



¿Es posible un mundo sin accidentes? Is a World without Accidents Possible?

Unas navidades, entonces tenía siete años, mi padre me explicó que cuando él era pequeño no existían ni el teléfono móvil ni Internet. ¿Os lo imagináis? Recuerdo que entonces mi padre trabajaba en una cosa que llamaba «seguridad vial» y que –insistía mucho en ello– era muy necesaria porque cada año morían en España por accidentes de tráfico más de 1.500 personas y más de 10.000 resultaban heridas de gravedad. Increíble, ¿no? Lo más alucinante es que algunos años se habían producido más de 9.000 víctimas mortales. Pues sí, todo eso era cierto. Mi padre también viajaba mucho, porque lo mismo (o incluso a mayor escala) sucedía en cualquier país del mundo. Hoy en día, y excepto casos muy excepcionales, ya no sucede nada de eso.

Me gusta pensar que mi hija Inés hablará así a sus hijos. Algún día, y si Dios quiere. De hecho, estoy convencido de que lo hará. Y es que no me cabe la menor duda de que el objetivo cero víctimas graves o mortales en el tráfico, objetivo que en 2015 ha propues-

One Christmas, when I was seven years old, my father told me that when he was little, neither mobile phones nor the Internet existed. Can you image such a thing? I remember that my father worked then in something called “road safety” and that –he put a lot of emphasis on this– it was very necessary because every year more than 1,500 people died in Spain in traffic accidents and more than 10,000 people were seriously injured. Incredible, no? The most incredible thing is that some years there were more than 9,000 fatalities. Well yes, all of that was true. My father traveled a lot, because the same thing (sometimes on an even larger scale) happened in every other country in the world. Today, except for very unique cases, nothing of this sort happens.

I like to think that my daughter Ines will speak like this to her children. Some day, God willing. In fact, I am convinced she will. Indeed, I haven't the least doubt that the goal of zero serious injuries or deaths in traffic accidents, the goal the Fundación MAPFRE for-

to formally Fundación MAPFRE, is absolutely possible and achievable in the medium term. Para llegar a esta conclusión, nos basamos en algunos de nuestros últimos estudios publicados en 2015, en los que aportamos datos y cuantificaciones concretas. Permítanme que, a continuación, les resuma algunas de sus principales conclusiones.

El primero de los informes que me gustaría citar se titula «La contribución de la vía a la mejora de la seguridad vial en España». En este estudio, realizado en colaboración con la Asociación Española de la Carretera, hemos sido capaces de demostrar cómo las vías desdobladas (autopistas y autovías) han salvado la vida de, al menos, 18.370 personas en España durante los últimos diez años. Visto de otro modo, y en una proyección de los cálculos, si todas las vías españolas convencionales (aquellas que cuentan con un único carril de circulación para cada sentido) tuvieran el mismo índice de seguridad que el tipo de vías más seguras (las ya citadas vías desdobladas), se salvarían todos los años en nuestro país un total de 752 vidas. Esta cifra es importante, porque supone alrededor de la mitad del total de personas que pierden su vida en España cada año (1.688 en 2014) en accidentes de tráfico. También es tremendamente relevante porque supone una sencilla y clara medida del potencial de mejora que podría obtenerse con el diseño y la tecnología ya disponibles y utilizados en estos momentos.

En concreto, la utilización masiva en las carreteras españolas actualmente sin desdoblarse de carreteras 2+1 -aquellas que disponen de dos carriles en un sentido y de uno solo en el contrario, configuración que va alternándose cada 5 o 10 km para permitir sucesivamente los adelantamientos- conllevaría por sí sola un ahorro de hasta 338 víctimas mortales. Por otro lado, el estudio estima que la mejora de los márgenes de las carreteras permitiría reducir entre un 30 y un 35% el número de accidentes con víctimas y

mally proposed in 2015, is absolutely possible and achievable in the medium term. And to reach this conclusion, we have drawn on some of our recent studies published in 2015, which provide data and specific quantifications. Allow me, then, to summarize for you some of the main findings.

The first of the reports that I'd like to mention is titled "The Contribution of Roads to Improving Road Safety in Spain". In this study, conducted in collaboration with the Spanish Road Association, we have been able to demonstrate how multi-lane roads (motorways) have saved the lives of at least 18,370 people in Spain over the last ten years. Looked at another way, and in a projection of calculations, if all conventional Spanish roads (those with a single lane in each direction) had the same rate of safety as the type of safer roads (the aforementioned multi-lane routes), a total of 752 lives would be saved every year in our country. This figure is important because it accounts for about half of all people who lose their lives in Spain each year (1,688 in 2014) in traffic accidents. It is also extremely important because it is a simple and clear measure of the potential for improvement that can be obtained using currently available design and technology that is in use at the moment.

Specifically, the widespread installation on Spanish roads that currently have single lanes, of 2 + 1 roads - in other words, roads that have two lanes in one direction and one in contrast, a configuration that alternates every 5 or 10 km to successively allow overtaking - would in and of itself prevent up to 338 fatalities. Moreover, the study estimates that improving roadsides would reduce by 30 to 35% the number of accidents with injuries and about 15% of the fatalities. But also - and I believe this is the most surprising finding - another concrete and extremely simple and inexpensive measure, installing rough-surfaced longitudinal road markings and sound separations of road and shoulder, would reduce nothing



aproximadamente un 15% las víctimas mortales. Pero, además –y a mi juicio es el dato más sorprendente–, resulta que otra medida concreta y tremendamente simple y barata, las marcas viales longitudinales rugosas o sonoras de separación de calzada y arcén, permitirían reducir nada más y nada menos que en un 52% el número de víctimas como consecuencia de los siniestros por salida de calzada, uno de los tipos de accidentes más letales.

El segundo estudio lleva por título «El precio de la seguridad» y analiza la mejora en el equipamiento de seguridad de los vehículos en los últimos años. Además de constatar dicha mejora en términos generales (para lo cual se estudiaban las puntuaciones en los ensayos de choque independientes a los que

more and nothing less than 52% of casualties as a result of road accidents caused by vehicles leaving the road, one of the deadliest types of accidents.

The second study is titled “The Price of Safety” and analyzes the improvements in the safety equipment of vehicles in recent years. In addition to confirming that improvement in general terms (using the results of independent crash tests applied to vehicles sold in Spain), the study considered the cost of having to

La mejora de los márgenes de las carreteras permitiría reducir entre un 30 y un 35% el número de accidentes con víctimas.

Improving roadsides would reduce by 30 to 35% the number of accidents with injuries.

habían sido sometidos los vehículos vendidos en España), el estudio consideraba el coste que suponía incorporar a una docena de los vehículos más vendidos en España diversos elementos de seguridad que ofrecen una gran eficacia demostrada a la hora de prevenir accidentes y lesiones: el sistema de aviso de colisión frontal con frenada automática, los controles de velocidad activos, el sistema de aviso de cambio involuntario de carril o el airbag lateral de cortina. El precio de dichos sistemas de seguridad (de ahí el nombre del estudio) es importante pero, por otra parte, comparable o incluso inferior a la combinación de una pintura exterior de mayor coste y unas llantas adicionales de mayor tamaño; o similar a sustituir la motorización más básica por otro motor de mayor potencia; o al coste de muchos elementos de confort interior que poco o nada ayudan a mejorar la seguridad vial. De ahí la propuesta de Fundación MAPFRE de que, en el momento en que una persona tenga la intención de elegir un vehículo, dé prioridad a aquellos equipamientos que pueden salvarle la vida.

El estudio destaca que, en determinados casos, para acceder al citado equipamiento de seguridad en algunos vehículos, el comprador debe asumir un incremento en el precio de hasta el 74% respecto al modelo básico. Lo lamentable, sobre todo cuando hay vidas en juego, es que casi todo el incremento se debe a sistemas que no son de seguridad pero que es imprescindible seleccionar para tener acceso a aquellos elementos de prevención de lesiones que sí están disponibles. Por ello, la primera de las recomendaciones con las que se concluye dicho informe es que los fabricantes de automóviles ofrezcan como equipamiento de serie aquellos sistemas de seguridad con eficacia demostrada o, al menos, como opción en todos los modelos (incluidos los más económicos) y en todas sus versiones y motorizaciones, incluso en las más básicas o menos potentes. El es-

incorporate into a dozen of the most sold vehicles in Spain various safety features that offer proven efficacy in preventing accidents and injuries: the frontal collision warning system with automatic braking, active speed controls, a warning system of involuntary lane change, and side curtain airbags. The price of such security systems (hence the name of the study) is significant but, on the other hand, is comparable or even lower than the combination of more expensive exterior paint and additional larger tires; or similar to replacing the basic engine with another more powerful engine; or the cost of many interior comfort features that do little or nothing to help improve road safety. Hence the Fundación MAPFRE's proposal, that when a person is considering which vehicle to choose, they give priority to the equipment that can save their life.

The study notes that, in certain cases, to obtain the aforementioned safety equipment in some vehicles, the buyer must assume a price increase of up to 74% on the basic model. The unfortunate thing, especially when lives are at stake, is that most of the increase is due to systems that are not related to safety but which must be bought to get the available injury prevention features. Therefore, the first of the recommendations with which the report concludes is that automakers should offer these proven safety systems as standard features, or at least as an option on all models (including the least expensive models) and in all versions and engines, even in the most basic or least powerful. The study also insists that injury prevention systems, when they are optional, should be provided independently and without forming part of packages that include features other than safety equipment; a formula, as has been said, that often radically increases the final price of the vehicle.

The study also proposes that car dealers exhibit or mark as "kilometer 0" vehicles with a greater number of safety systems: we invite readers to do the test



tudio también insiste en que los sistemas de prevención de lesiones se deben ofrecer, en caso de ser opcionales, de modo independiente y sin que formen parte de paquetes que incluyan otro tipo de equipamiento distinto al de seguridad; una fórmula que, como se ha dicho, suele encarecer radicalmente el precio final del vehículo.

El estudio también propone a los concesionarios que exhiban en sus exposiciones o matriculen como «kilómetro 0» vehículos con un mayor número de sistemas de seguridad: invitamos al lector a que haga él mismo la prueba y que se acerque a uno de estos establecimientos y pregunte, en el caso de los vehículos en exposición o en los almacenes (en *stock*, utilizando un término más técnico), si cuentan con todos los elementos de seguridad que ofrece el fabricante... También se anima a las empresas de alquiler de vehículos, *renting*, *leasing* y a los responsables de la licitación de flotas de vehículos (públicas o pri-

La primera recomendación es que los fabricantes de automóviles deberían ofrecer de serie los sistemas de seguridad con eficacia demostrada.

The first of the recommendations is that automakers should offer these proven safety systems as standard features.

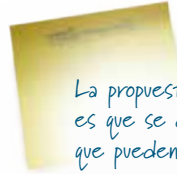
for the themselves and to approach one of these dealerships and ask, in respect to the vehicles on display or in storage (in stock, using a technical term), if they have all the safety features offered by the manufacturer... We also encourage car rental companies, leasing companies and those responsible for the bidding of vehicle fleets (public or private), among others, to progressively include more and more safety requirements in their vehicles. All ways to increase vehicle safety count.

OBJETIVO CER



vadas), entre otros, a que incluyan progresivamente cada vez más requisitos de seguridad en sus vehículos. Todas las vías de penetración de seguridad de los vehículos cuentan.

Pero, para promover y hacer más accesible la seguridad de los vehículos, Fundación MAPFRE también invita a las administraciones públicas a arrimar el hombro: ellas deben ser parte activa en la promoción de estos sistemas que, si bien implican un alto coste de desarrollo y fabricación, que es preciso amortizar, tienen un coste unitario que se reduce muy significativamente a medida que crece el número de vehículos que los incorporan. Esto es, la sobradamente conocida economía de escala. En este sentido, los organismos públicos tienen la responsabilidad no solo de mejorar de modo continuo la normativa de homologación de los vehículos, sino también de insistir en la difusión de información sobre los nuevos sistemas avanzados de seguridad de los vehículos como vía para promover su demanda por parte de los automovilistas e incentivar de modo claro su incorporación mediante rebajas en el impuesto de matriculación, IVA, impuesto municipal



La propuesta de Fundación MAPFRE es que se dé prioridad a los equipamientos que pueden salvar la vida.

The Fundación MAPFRE's proposal is to give priority to the equipment that can save lives.

But to encourage vehicle safety and make it more accessible, the Fundación MAPFRE also invites public administrations to pitch in: they must take an active part in encouraging these systems. Although such systems are expensive to develop and manufacture and their costs must be recovered, their unit cost is very significantly reduced the greater the number of vehicles that incorporate them. In other words, it's a question of the famous economy of scale. In this regard, public authorities have a responsibility not only to continuously improve the regulations of homologation of vehicles, but also to insist on disseminating information about new advanced safety systems of vehicles as a way to promote demand by motorists and encourage in a clear way their incorporation through reductions in sales tax, VAT,

de circulación y tasas por aparcamiento, entre otras medidas. Del mismo modo que hacen cuando el objetivo es reducir el consumo o las emisiones.

¿Alguien piensa todavía que la seguridad de los vehículos no es importante? Déjeme que les dé algunos datos. En la actualidad, existe tecnología para prevenir la inmensa mayoría de los siniestros y lesiones de tráfico. Volvo, de hecho, ya ha propuesto que para el año 2020 no debe resultar gravemente lesionada o fallecida ninguna persona que viaje como ocupante de sus vehículos de nueva generación. En otro orden de cosas, las propias estadísticas de siniestralidad en España son irrefutables: cuando se produce un accidente, la probabilidad de que un ocupante de un vehículo resulte fallecido se duplica cuando el automóvil tiene más de 12-15 años de antigüedad, en comparación con un vehículo nuevo. Pero resulta que, en los últimos años, la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes con lesiones es precisamente de 11-12 años. ¿Qué conclusión puede obtenerse de los dos anteriores datos? Pues que si fuéramos capaces de sustituir esos vehículos con 12-15 años a sus espaldas (o, más propiamente dicho, sobre sus ruedas) que actualmente se accidentan en nuestras vías por vehículos nuevos, conseguiríamos reducir a la mitad el número de fallecidos. Si bien es evidente que esto no puede suceder de la noche a la mañana, tampoco deja de representar una medida del potencial de prevención de lesiones que la tecnología actual de los vehículos ya ofrece en la actualidad.

Sin embargo, las mejoras en las vías y en los vehículos no son, ni mucho menos, todas las medidas posibles. En septiembre de 2015, al mismo tiempo que presentábamos en sociedad y formalmente nuestra campaña Objetivo Cero, también publicamos otro estudio sobre «Planes estratégicos europeos de seguridad vial» en el que analizábamos las estrategias de seguridad vial de más de una docena de países europeos, así como

city transit tax and parking fees, among other measures. Just as they do when the goal is to reduce consumption and emissions.

Does anyone still think that vehicle safety isn't important? Let me give them some data. Today, technology exists to prevent the vast majority of traffic accidents and injuries. Volvo, in fact, has already proposed that by 2020 nobody traveling in their new generation vehicles should be severely injured or killed. In another vein, the accident statistics in Spain are irrefutable: when an accident occurs, the likelihood that an occupant of a vehicle is found dead doubles when the car is more than 12-15 years old, and when compared to a new vehicle. It turns out, however, that in recent years, the average age of vehicles involved in accidents with injuries is exactly 11-12 years. What conclusion can be drawn from the two previous figures? Well, if we were able to replace those vehicles that are 12-15 years old that currently have accidents on our roads with new vehicles we would be able to halve the number of deaths. While it is clear that this won't happen from one day to the next, it still represents a measure of the potential for injury prevention offered today by current vehicle technology.

However, improvements in roads and vehicles are not, by any means, the only possible measures. In September 2015, at the same time we officially presented our Target Zero campaign, we also published another study on "European Strategic Road Safety Plans" in which we analyzed the road safety strategies of more than a dozen European countries, as well as the latest guidelines and concrete proposals made by the European Commission. In addition, we offered two dozen priority measures which, in our opinion, still have great potential for improving road safety, either because they haven't been introduced yet or because their introduction hasn't been strong enough.



las últimas directrices y propuestas concretas lanzadas desde la Comisión Europea. Además, ofrecíamos docenas de medidas prioritarias que, en nuestra opinión, todavía cuentan con un gran potencial de mejora de la seguridad vial, bien por no haberse introducido aún o bien por haberlo hecho tímidamente.

En el campo del factor humano, de los usuarios más seguros, este último estudio proponía seguir insistiendo en la educación vial, prestando a partir de ahora una mayor atención al ejemplo que ofrecen a los niños y niñas los padres, abuelos, profesores... También reforzar las acciones para luchar contra una de las plagas al volante que más está creciendo en los últimos años: las drogas. Y, por supuesto, sin olvidarnos del alcohol, que sigue siendo aún hoy la droga más frecuente en nuestra sociedad. Creemos, ade-

Las mejoras en las vías y en los vehículos no son, ni mucho menos, todas las medidas posibles.

Improvements in roads and vehicles are not, by any means, the only possible measures.

In the realm of the human factor, regarding the safest users, this latest study proposed to continue insisting on driver education, paying more attention from now on to the example offered to children by parents, grandparents, teachers ... Likewise to strengthen actions in the fight against one of the fastest growing dangers to safe driving in recent years: drugs. And, of course, not to mention alcohol, which still remains the most common drug in our society today. We also believe we must persevere

más, que es preciso perseverar en la formación continua de conductores y de los demás usuarios de la vía (incluyendo a los ciclistas) y a lo largo de toda la vida adulta. La formación debe incluir también conocimientos sobre primeros auxilios: toda la sociedad debería recibir formación en cómo reaccionar ante una emergencia médica. Aun sin abandonar el factor humano creemos, como hacen otros países europeos, que hay que seguir perseverando y profundizando en la evaluación científica de los beneficios de los sistemas de acceso gradual al permiso de conducción (en inglés, *Graduated Driving License* o GDL).

Debemos prestar especial atención a los cada vez más presentes usuarios mayores de las vías de circulación: ofreciéndoles vías y vehículos adaptados a sus capacidades, programas de refresco de conocimientos, mejoras en los reconocimientos de sus aptitudes; y, en general, reformar o replantear todos aquellos aspectos del sistema vial que sea preciso, incluida la normativa. Todo ello partiendo de una mayor y mejor investigación de las relaciones entre envejecimiento y seguridad vial. Sabemos que los accidentes graves con personas mayores están aumentando en los últimos años, pero no sabemos si ello se debe a que se produce un deterioro de capacidades o porque existe una falta de adaptación del sistema vial a las nuevas demandas de los usuarios mayores.

Desde Fundación MAPFRE proponemos el concepto de «Conductor 4.0», en donde todos pasemos del mero cumplimiento de las normas (aún imperfecto, es evidente) a una conducción más solidaria y cooperativa, en particular en relación con los usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas. Una de las iniciativas más innovadoras e inspiradoras en esta línea, por cierto, es el propio programa Emotional Driving de Gonvarri: enhorabuena por la iniciativa a todos los trabajadores del grupo.

in the ongoing training of drivers and other road users (including cyclists) and to do so throughout adulthood. Training should also include first aid knowledge: the whole of society should be trained in how to react to a medical emergency. Furthermore in respect to the human factor, we believe, as is the case in other European countries, that we must continue with and deepen the scientific evaluation of the benefits of Graduated Driving License (GDL) systems.

We should pay special attention to the increasing presence of elderly users on the roads: offering them lanes and vehicles adapted to their capacities, programs to refresh knowledge, improvements in the recognition of their skills; and, in general, reform or reconsider all aspects of the road system as necessary, including regulations. All this based on more and better research on the relationship between aging and road safety. We know that serious accidents involving the elderly have increased in recent years, but we don't know whether this is due to the deterioration of their skills or to a lack of adaptation of the road system to the new demands of the oldest users.

The Fundación MAPFRE proposes the concept of the "Driver 4.0" in which we all move on from mere compliance (still imperfect, clearly) to more supportive and cooperative driving, especially with regard to vulnerable road users: pedestrians, cyclists and motorcyclists. One of the most innovative and inspiring initiatives in this direction, by the way, is Gonvarri's Emotional Driving program: congratulations for the initiative to all employees of the group.

Pythagoras became famous for his theorem, which stated, "the square of the length of the hypotenuse is equal to the sum of the squares of the lengths of the other two sides." But he also said something that, in my opinion, is even more important: "Educate



Pitágoras se hizo famoso por su teorema, que decía que «el cuadrado de la longitud de la hipotenusa es igual a la suma de los cuadrados de las respectivas longitudes de los catetos». Pero también dijo algo que, en mi opinión, es aún más importante: «Educad a los niños y no será necesario castigar a los hombres». Por eso Fundación MAPFRE dedica tan numerosos esfuerzos a la educación infantil en prevención de lesiones y seguridad vial. Según nuestro «I Barómetro de Educación Vial en España», uno de cada tres colegios todavía carece de un programa dedicado de educación vial, y solo uno de cada cinco docentes ha recibido formación específica en esta materia. Ello a pesar de que la educación vial en las escuelas es obligatoria desde que, en el Artículo 7 del Código de la Circulación de 1934 (no, no es un error: hace ya más de ochenta años), se estableciera que «el profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado

Son precisamente los padres los principales agentes de la educación de sus hijos.

Parents are precisely the main agents for the education of their children.

children and it won't be necessary to punish men." This is why the Fundación MAPFRE dedicates so much effort to children's education in respect to road safety and injury prevention. According to our "1st Barometer of Road Education in Spain", one in three schools still lacks a driver education program, and only one in five teachers has received specific training in this area. This despite the fact that road safety education in schools is compulsory ever since Article 7 of the Highway Code of 1934 (no, not a

a enseñar a sus alumnos la reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros docentes, etc.».

De todos modos, lo más llamativo de este barómetro, en mi modesta opinión, es que no son pocos los padres que reconocen que no ofrecen un buen ejemplo para sus hijos cuando hablamos de tráfico... ¡Pero si son precisamente los padres los principales agentes de la educación de sus hijos, junto con sus abuelos y demás familiares! Tengámoslo claro: si resulta que en la familia no se enseñan hábitos sanos y seguros, es muy probable que los accidentes se ensañen con nuestros hijos en el futuro. Lo más preocupante es que, según desvela el estudio, aquellas normas que los padres y madres declaran incumplir más frecuentemente (velocidad, uso del cinturón, distracciones y conducción agresiva...) son, precisamente, los factores que están detrás del mayor número de siniestros y lesiones de circulación. Pensemos en ello, si me permiten el ruego, la próxima vez que crucemos una calle delante de un niño sin respetar el semáforo o el paso de peatones...

Para finalizar, me gustaría insistir en que es posible pensar en una sociedad diferente: mejor, sostenible y sin heridos graves ni lesionados en el tráfico. Convencerse de ello supone, y creemos firmemente en ello, haber recorrido la mitad del camino. A partir de aquí, el camino que queda por delante es más fácil. Creemos que esto es una parte fundamental de «lo que de verdad importa». Aunque, en realidad, lo que de verdad importa es usted, su familia, sus amigos, sus compañeros de trabajo...

mistake: more than eighty years ago) established that "all teachers in all schools and colleges, both public and private, are required to teach their students the general rules of transit and the convenience of their perfect observance, warning them of the great dangers they face when playing on roads, of hastily leaving schools, etc.".

However, the most striking thing about this barometer, in my humble opinion, is that quite a few parents acknowledge that they are a poor example to their children when it comes to traffic ... Even though parents are precisely the main agents for the education of their children, along with grandparents and other relatives! Let's be clear: if safe and healthy habits are not taught in the family, it is highly likely that accidents will be merciless with our children in the future. The most troubling thing is that, as the study reveals, the rules that parents state they most frequently violate (driving too fast, lack of seat belt use, distractions and aggressive driving...) are precisely the factors behind the greatest number of traffic deaths and injuries. If you allow me to make a plea, think about this the next time you cross a street in front of a child without regard to the traffic light or pedestrian crossing...

Finally, I would like to insist that it is possible to imagine a different society: better, sustainable, without serious injuries or people hurt in traffic. Being convinced of this, and we strongly believe in this, is half the journey. From here, the road ahead is easier. We believe this is a fundamental part of "what really matters". Although, in reality, what really matters is you, your family, your friends, your co-workers...



juntos
together

Leading
the Change
2014-2017

Emotional Driving
Goverm
Steel Solutions

Leading
the Change
2014-2017

Leading
the Change
2014-2017



Susana Gato
Responsable de Responsabilidad Corporativa
Head of Corporate Responsibility
ATRESMEDIA



Juntos podemos conseguirlo Together We Can Achieve It

Ante todo, quiero agradecer a Gonvarri Steel Services la oportunidad que me ha dado de poner mi granito de arena en esta iniciativa, tan positiva y necesaria, que es Emotional Driving. Gracias por contar con nosotros, y gracias sobre todo por vuestro compromiso con la seguridad vial y con la vida de las personas.

Recuerdo muy bien el día en el que en una reunión interna se presentó el logotipo de Ponle Freno. Aquel logotipo daba forma y vida a la primera de las campañas de responsabilidad corporativa del entonces Grupo Antena 3. Tras algunos años produciendo y emitiendo campañas de concienciación sobre seguridad vial, propias pero puntuales, en 2008 el grupo daba un paso más y se comprometía de manera firme y con una iniciativa a largo plazo a contribuir a reducir la siniestralidad en nuestras carreteras. Nació Ponle Freno.

Somos un medio de comunicación y como tal comprendimos que teníamos un potente altavoz con el que poder concienciar, pero sobre todo con el que

First of all, I want to thank Gonvarri Steel Services for the opportunity it has given me to include my grain of sand in this very positive and necessary initiative, Emotional Driving. Thank you for involving us and thank you above all for your commitment to road safety and people's lives.

I remember very well the day the Ponle Freno logo-type was presented at an internal meeting. That logo-type gave form and life to the first of the corporate responsibility campaigns of the then Grupo Antena 3. After a number of years producing and broadcasting awareness campaigns about road safety, which were the group's own albeit sporadic appeals, in 2008 the group took a further step and firmly committed itself in a long-term way to contributing to reducing accidents on our roads. Ponle Freno was born.

We are a communications company and as such we understand that we possess a powerful channel by which we can raise awareness, but above all



En 2008, Grupo Antena 3 dio un paso más y se comprometió de manera firme y con una iniciativa a largo plazo a contribuir a reducir la siniestralidad en nuestras carreteras.

In 2008 the Grupo Antena 3 took a further step and firmly committed itself in a long-term way to contributing to reducing accidents on our roads.

poder movilizar y contribuir a cambiar las cosas y conseguir resultados positivos y tangibles que ayudaran al progreso de la sociedad. Desde entonces, esa es la visión que acompaña a todas las acciones de Ponle Freno, es la filosofía que se ha extendido también a todas las iniciativas de responsabilidad corporativa de la compañía y es la esencia del compromiso que ATRESMEDIA ha adquirido con la sociedad.

Pero detrás de Ponle Freno no solo hay una apuesta decidida de un gran grupo de comunicación como ATRESMEDIA o el trabajo entusiasta de un equipo de profesionales que trabaja para hacer cada día me-

by which we can mobilize and contribute to changing things and achieving positive and tangible results that help society progress. Since then, this has been the vision that has accompanied all of the actions related to Ponle Freno; it is the philosophy that has also extended to other corporate responsibility initiatives of the company and is the essence of the commitment that ATRESMEDIA has assumed with society.

Behind Ponle Freno, however, there is not only the firm wager of a large communications group such as ATRESMEDIA, or the enthusiastic work of a

por esta iniciativa, sino que también hay cientos de miles de ciudadanos anónimos, numerosos expertos en seguridad vial, y entidades privadas y públicas que desde el inicio nos han respaldado y guiado en nuestra labor y que han dado sentido al lema de Ponle Freno: «Juntos sí podemos». No nos cansamos de agradecerles su apoyo; además, la experiencia nos está demostrando que solo uniendo nuestras fuerzas lograremos reducir el número de víctimas y heridos en accidentes de tráfico.

Con esta aspiración siempre presente, Ponle Freno convoca premios que reconocen a los que trabajan por mejorar la seguridad vial, organiza jornadas divulgativas, emite campañas de concienciación, difunde consejos prácticos, se vuelca con la educación vial infantil, señala puntos negros, publica informes a través del Centro de Estudios Ponle Freno-AXA y organiza la iniciativa que personalmente más me emociona: la carrera popular y solidaria Ponle Freno. Esa marea de 20.000 personas que año tras año inunda las calles de Madrid, para correr por la seguridad vial y recordar a las personas que desgraciadamente perdieron la vida en un accidente de tráfico. Cada año participo en la carrera; y cada año, cuando estoy rodeada por esos miles de personas, soy consciente de que estamos consiguiendo hacer realidad esos resultados positivos y tangibles que nos propusimos; y de que aquel logotipo que se presentó en 2008, hoy se ha convertido en un gran movimiento social que pertenece a todos aquellos que hacen de la seguridad vial su causa y del «cero víctimas en la carretera» su objetivo. Por conseguir ese «cero víctimas» seguiremos trabajando incansables en Ponle Freno, porque «Juntos sí podemos».

group of professionals who work every day to improve this initiative, but there are also hundreds of thousands of anonymous citizens, numerous experts in road safety and private and public bodies who from the start have backed us and guided our work and who have given meaning to the motto of Ponle Freno: "Together we can". We never tire thanking you for your support; what is more, experience has shown us that only by uniting our efforts can we reduce the number of victims and injuries in traffic accidents.

And with this aspiration always present, Ponle Freno gives awards to those who work to improve road safety, organizes informational days, broadcasts campaigns to raise awareness, shares practical advice, is involved in children's road safety education, points out black spots, publishes reports through the Centro de Estudios Ponle Freno-AXA and organizes the initiative that personally thrills me most: the popular and solidarity-oriented race, Ponle Freno. That sea of 20,000 people who year after year flood the streets of Madrid to run for road safety and remember the people who have unfortunately died in traffic accidents. I participate in that race every year; and every year, when I'm surrounded by those thousands of people, I'm aware that we are making those positive and tangible results we planned a reality; and that logotype which was presented in 2008 has now become a large social movement that belongs to all those who make road safety their cause and zero victims on the road their goal. To achieve zero victims, we will continue working tirelessly at Ponle Freno, because "together we can".

The image shows a close-up of industrial machinery, likely a lathe or similar metalworking machine. The machine is painted in bright red and yellow. In the foreground, there are several red safety guards or clamps, each with a yellow handle or component. These are arranged in a row, suggesting they are used to secure workpieces. The background shows more of the machine's structure, including a white door with a window and various cables and hoses. The overall scene is a well-lit industrial environment.

seguridad
safety



Vicente Coz

Director General
General Manager
Gonvauto Iberia



Innovación y seguridad como parte de nuestro ADN Innovation and Safety as Part of Our DNA

No cabe duda de que la industria del automóvil es hoy por hoy el gran motor de la innovación industrial. Los avances tecnológicos en materia de prestaciones, de bajo consumo y cuidado del medio ambiente y, muy especialmente, en seguridad, están a la cabeza de la innovación en la industria en general, en todos los campos. El sector automovilístico es el número uno, el que más recursos aporta (tanto presupuesto directo como indirecto), el que más talento atrae y desarrolla; económicamente no hay un sector que mueva la cantidad de dinero que mueve esta industria. Y, lo más importante, todo lo que innova, todos esos avances tecnológicos acaban repercutiendo positivamente en otros elementos y sectores de la sociedad, facilitando la movilidad, la seguridad, el comercio, la protección del entorno, incluso nuestro estado de ánimo... Todo cuanto crea y desarrolla la industria automovilística tiene una beneficiosa repercusión en nuestro día a día.

Hemos avanzado mucho en estas últimas décadas. Aquellos coches sin aire acondicionado, con eleva-

The automobile industry is unquestionably today the great motor of industrial innovation. Technological advances in terms of performance, low fuel consumption and environmental protection and, especially, safety, are at the forefront of innovation in the industry in general, in all areas. The automotive sector is number one, the sector that contributes the most resources (in terms of both direct and indirect budgets), the one that attracts the most talent and development; economically, no other sector moves as much money as this industry. And, most importantly, all that innovation, all those technological advances have a positive impact on other elements and sectors of society, facilitating mobility, safety, commerce, environmental protection, even our mood... Everything the automotive industry creates and develops has a beneficial impact on our daily lives.

We have come a long way in recent decades. Those cars without air conditioning, with manual windows and sticky imitation leather seats, no seat belts in the

nas manuales y pegajosos asientos de escay, sin cinturones de seguridad en las plazas traseras, con motores altamente contaminantes y fabricados con carrocerías de pesada chapa llena de ángulos y aristas... aquellos peligrosos e incómodos coches han dejado paso a unos automóviles de diseño funcional y aerodinámico, con motores poco contaminantes (e incluso nada contaminantes) y, en general, mucho más confortables y seguros. En este campo, la seguridad, es donde creo que la innovación ha tenido un papel más relevante: frenos ABS, airbags, dirección asistida, cinturones de seguridad también en los asientos traseros, regulador de velocidad, ordenador de a bordo, elevavolantes eléctricos, diseño ergonómico, chasis deformable... Innovaciones y avances en seguridad que han salvado millones de vidas en las carreteras de todo el mundo.

Esto en los últimos años. Pero la apuesta por la innovación en la industria del automóvil sigue acelerando cada vez con más potencia, revolucionando la sociedad, y hoy son una realidad avances que ayer eran solo ficción. Vehículos sin conductor, cámaras integradas, deportivos eléctricos Tesla, sistemas dinámicos activos, motores híbridos y eléctricos de altas prestaciones, nuevos y revolucionarios materiales como el aluminio o la fibra de carbono; y muy pronto conexión Wi-Fi, GPS y navegadores de serie. Y, quién sabe, coches voladores (una posibilidad que ya se está estudiando).

¿Cuál es nuestro papel en este gran movimiento innovador que protagoniza la industria del automóvil? Pues podríamos decir que, si los fabricantes de coches son el motor, nosotros somos el chasis. En Gonvauto, al igual que en el resto del grupo, la innovación y la generación de valor forman parte de nuestro ADN, están en el corazón de la empresa, en nuestra estrategia de compañía y en nuestra cadena de producción. Porque la innovación solo es realmente efectiva cuando se respira en toda la organización y se vive como una actitud, como una manera de «pensar y hacer».

rear seats, with highly polluting engines and built with heavy plate bodies full of angles and edges... those dangerous and uncomfortable cars have been replaced by cars with functional and aerodynamic designs, with low polluting (and even non-polluting) engines and, in general, are much more comfortable and safe. In this field, safety is where I think innovation has had the most important role: ABS brakes, airbags, power steering, seat belts also in the rear seats, cruise control, trip computer, power windows, ergonomic design, deformable chassis... Innovations and safety advances that have saved millions of lives on the roads worldwide.

This has occurred in recent years. But the commitment to innovation in the automotive industry continues to accelerate with increasing potency, revolutionizing society, and today advances are a reality that yesterday were only fiction. Driverless vehicles, integrated cameras, electric Tesla sports cars, active dynamic systems, high-performance hybrid and electric engines, new and revolutionary materials such as aluminum or carbon fiber; and soon Wi-Fi, GPS and standard web browsers. And who knows, maybe flying cars (a possibility already being studied).

And what is our role in this great innovative movement led by the automotive industry? Well, we could say that if car manufacturers are the motor, we are the chassis. At Gonvauto, as in the rest of the group, innovation and value creation are part of our DNA, are at the heart of the company, our company strategy and our production. Because innovation is only truly effective when it permeates the entire organization and is experienced as an attitude, a way of "thinking and doing".

Thus, Gonvauto's contribution to car safety is another grain of sand within the industry. A contribution that may not be seen, but which is there (in the hood, in the sides, in the doors, in the chassis), contributing to making cars safer and hence also helping to save lives.



Así, la aportación de Gonvauto a la seguridad de los automóviles es otro granito de arena dentro de la industria. Una aportación que quizá no se ve, pero que está ahí (en el capó, en los laterales, en las puertas, en el chasis), contribuyendo a la fabricación de coches más seguros y, en consecuencia, contribuyendo también a salvar vidas.

Desarrollamos nuevas tecnologías y nuevos materiales, con una clara vocación de reducir el peso del vehículo sin disminuir sus prestaciones en cuanto a resistencia y capacidad de absorber un posible impacto. Y en algunos casos incluso mejorando esas prestaciones, pues los materiales que se utilizan son mejores, más avanzados, que los empleados hasta ahora, desde el punto de vista de sus características.

Nuestra contribución es relativamente modesta, porque son los diseñadores del mundo del automóvil los que deciden cómo es esa estructura metálica, y nosotros respondemos a las necesidades que el mer-

En Gonvauto, al igual que en el resto del grupo, la innovación y la generación de valor forman parte de nuestro ADN.

At Gonvauto, as in the rest of the group, innovation and value creation are part of our DNA.

We develop new technologies and new materials, with a clear mission to reduce vehicle weight without reducing their benefits in strength and ability to absorb a possible impact. And in some cases, we even improve these performances, given that the materials used are better, more advanced than those used up until now, from the viewpoint of their characteristics.

Our contribution is relatively modest, because the designers of the automobile world are the ones who decide what that metal structure will be like, and we respond to the needs that the market puts on the table as a result of this demand for new ma-

cado pone encima de la mesa, como consecuencia de esa exigencia de nuevos materiales por parte del mercado y de los organismos de control. Pero nos gusta pensar que esa contribución, aunque pequeña, es vital.

Dentro de estos nuevos materiales que procesamos en Gonvauto, habría que destacar el aluminio y los aceros al carbono, materiales de alto límite elástico o de muy alta resistencia. Esto es, con menos espesor de material, y por lo tanto con menos peso, se consigue una capacidad de límite elástico y una capacidad de resistencia equivalente a materiales más pesados; e incluso superior. De esta forma conseguimos también que el vehículo, al ser más ligero, consuma menos combustible, emita menos cantidades de CO₂ y contribuya a preservar el medio ambiente. En definitiva, una acción combinada de seguridad y reducción de contaminación.

El aluminio está a la vanguardia de las últimas tecnologías relacionadas con el mundo de la automoción, razón por la que hace ya dos años lo añadimos a nuestra cartera de productos. Para nosotros, la introducción de este material ha supuesto todo un desafío, ya que su alta maleabilidad requiere medidas suplementarias de cautela. Pero, a la vista de los resultados, la apuesta ha sido todo un éxito.

Como también es un rotundo éxito el proyecto Emotional Driving, en el que hemos tenido el orgullo de participar. Las jornadas de puertas abiertas que pudimos organizar en cada una de las plantas de Gonvauto, entre junio y julio, han sido para todos una experiencia tremendamente positiva. Por la cantidad de gente que participó (en torno al 90%), por los impactantes simuladores de accidentes, por la presencia y el testimonio de personas relacionadas con la seguridad vial (los bomberos, los lesionados medulares, los médicos...), todo ello sirvió para sensibilizar al personal. Y ha sido muy positivo también el

materials from the market and regulatory bodies. But we like to think that this contribution, however small, is vital.

Notable among those new materials that we process at Gonvauto are aluminum and carbon steels, materials with high elasticity or high resistance. That is, with less material thickness, and thus less weight, it's possible to achieve a yield capacity and resistance capacity equivalent to heavier materials; and even higher capacities. And thus, because we make the vehicle lighter, it consumes less fuel, emits less amounts of CO₂ and contributes to preserving the environment. In short, a combined action of safety and pollution reduction.

Aluminum is at the forefront of the latest technologies related to the automotive world, which is why two years ago we added it to our product portfolio. For us, the introduction of this material has been a real challenge because its high malleability requires additional precautionary measures. But, in view of the results, the wager has been a success.

Similarly, the Emotional Driving project is also a resounding success, a project in which we have been proud to participate. The open door days that we organize at each of the Gonvauto factories between June and July were all a tremendously positive experience. Because of the amount of people involved (around 90%), because of the impacting accident simulators, because of the presence and testimony of people related to road safety (firefighters, people with spinal injuries, doctors...), all of which served to sensitize employees. And the system of idea collection in which people participated was also very positive; it has brought added awareness and managed to keep the flame alive. This, I think, is the main objective: the flame and awareness, not so much the ideas, although interesting contributions are always made.



sistema de recogida de ideas, en el que la gente participa, que ha supuesto una sensibilización extra y ha conseguido mantener la llama viva. Este, creo, es el objetivo principal: la llama y la sensibilización, no tanto las ideas, aunque siempre hay aportaciones interesantes.

Personalmente, de entre todas las actividades de Emotional Driving creo que lo que más me impresionó fueron los testimonios de los accidentados. Cuando ves a alguien que se sube en una silla de ruedas al escenario y cuenta su experiencia vital y cómo tuvo su accidente, cómo cambió su vida y cómo ha seguido adelante, eso no se olvida; y cuando vuelves a coger el coche, lo haces de una manera un poco distinta. Creo que esa es la gran aportación de este proyecto, o de otros cursos de conducción que hemos realizado en las plantas: que todos estemos más motivados para ser prudentes a la hora de conducir. Por nosotros y por los demás.

Al final, de todas las innovaciones, avances tecnológicos y medidas de seguridad activa o pasiva que pueda haber en un vehículo, probablemente la principal, la más importante, sea la sensibilidad del conductor. Y eso es responsabilidad de todos.

De entre todas las actividades de Emotional Driving creo que lo que más me impresionó fueron los testimonios de los accidentados.

Of all the activities of Emotional Driving, I think what impressed me most were the testimonies of the injured.

Personally, of all the activities of Emotional Driving, I think what impressed me most were the testimonies of the injured. When you see someone who is in a wheelchair get up on stage and tell their life experience and how their accident happened, how it changed their life and how they have moved on, it is not something you forget; and when you next drive your car, you do it in a slightly different way. I think that's the great contribution of this project, and of the other driving courses we have given at the factories: we are all more motivated to be cautious when driving. For our sake and for that of others.

In the end, of all the innovations, technological advances and active or passive safety measures that a vehicle may have, probably the main one, the most important one, is the awareness of the driver. And that is everyone's responsibility.



pensor
think



Marcus Brooks

Director de Compras
Purchasing & Materials Manager
Steel & Alloy



Una experiencia emocional que te obliga a pensar An Emotional Experience that Forces You to Think

Mi primer contacto con Emotional Driving fue hace unos meses durante unas jornadas en Hiasa; y mi primera impresión fue que entraba de lleno en el tema de la seguridad vial, de una forma directa y contundente, añadiendo además demostraciones prácticas y actividades participativas. Desde luego, para alguien como yo que recorre 48.000 kilómetros al año, demostró lo serio que es conducir y hasta qué punto subestimamos esta actividad en nuestro día a día. El mensaje que transmite Emotional Driving es muy claro y complementa perfectamente el espíritu y los valores de Gonvarri en cuanto a la salud y seguridad de sus empleados.

Y, lo que es más importante, te obliga a pensar en todo ello cuando conduces tu coche o vas de pasajero.

—Te obliga a pensar en lo que te rodea: las condiciones de la carretera, la climatología, el estado del vehículo...

—Te obliga a pensar en las distracciones, dentro y fuera del coche.

I was first introduced to the Emotional Driving program whilst in Hiasa and my first impressions from the presentation was that it was hard hitting in its subject matter, whilst mixed with some very practical demonstration and participative activities. However as someone that does 48000KM per annum it proved to me what a serious activity it is and one that we take for granted every day. The message is very clear and expands on Gonvarri's every day message with regard to Health and Safety and gets you to think in the same way when driving or a passenger in a car:

- Think about your surroundings – Weather conditions, road conditions, vehicle condition.
- Think about distractions – In the car and around the car.
- Think about your method – Speed, distance, safety and reaction time.



—Te obliga a pensar en tu forma de conducir: velocidad, distancia de seguridad, tiempo de reacción...

Lo que más me impresionó de mi experiencia con Emotional Driving fue el impacto emocional, los testimonios de los conductores y las otras partes involucradas, de las familias y los profesionales de los servicios de emergencias.

Por desgracia, cuando yo tenía dieciocho años (hace treinta) viví una experiencia muy similar a las que relatan los protagonistas de Emotional Driving en sus testimonios. Mi mejor amigo, David, se vio involucrado en un grave accidente. Era el único pasajero en la parte trasera del coche, en una época en la que los cinturones de seguridad no eran obligatorios en los asientos de atrás. El coche se vio implicado en una

Lo que más me impresionó de mi experiencia con Emotional Driving fue el impacto emocional, los testimonios de los conductores y las otras partes involucradas, de las familias y los profesionales de los servicios de emergencias.

However the thing that struck me most was the emotional impact, on the driver, other parties involved, the families and the emergency services.

However the thing that struck me most was the emotional impact, on the driver, other parties involved, the families and the emergency services.

Unfortunately when I was 18 (30 years ago) I experienced some of the above when my best friend was

fuerte colisión y dio varias vueltas, de forma tan brusca que mi amigo salió disparado por el parabrisas trasero. Al día siguiente fui a visitarle al Hospital de Oxford, donde había sido ingresado de urgencia. Tenía la cabeza afeitada y en el cráneo se apreciaba una gran cicatriz, a consecuencia de la intervención quirúrgica en el cerebro a la que se le había sometido. Se encontraba en un estado físico terrible. Los médicos habían trabajado sin descanso durante toda la noche para estabilizarle; sus padres y su hermana habían estado junto a él todo el tiempo mientras sus amigos andábamos dando vueltas alrededor, tratando de entender qué es lo que había sucedido.

Afortunadamente, David se recuperó por completo y, aunque no hemos mantenido el contacto últimamente, a menudo vuelven a mí esas intensas emociones que sentí y experimenté, por mí mismo y por todas las personas que estuvieron implicadas en el accidente y la recuperación de mi amigo.

Hoy en día, los coches son infinitamente más técnicos, los fabricantes invierten muchos millones en mejorar la seguridad de los vehículos y, aunque nosotros podemos mejorar nuestras técnicas de conducción, no debemos confiarnos, porque las consecuencias emocionales de un accidente pueden cambiar radicalmente nuestra vida. Este es uno de los mensajes fundamentales que he aprendido de mi experiencia con Emotional Driving.

involved in a serious car accident. He had been the lone passenger in the back of the car, at a time when seat belts weren't compulsory. The car was involved in a collision where the car had over turned, he had been thrown around the back of the car and eventually came to rest half out of the back windscreen.

The next time I saw him was in Oxford Infirmary, a hulk of a building which only contributed to the desperate feeling when I first visited him. He had had his head shaved and his skull split for a serious operation on his brain and looked in an awful physical condition. The emergency services and doctors had worked all night to stabilise him, his parents and his sister had been with him all night and now his friends were circling around him trying to come to terms with what had happened.

Thankfully David went on to make a full recovery and whilst I am not in contact with him now, I always find it very easy to recount the depth of emotions that I felt and experienced from everyone involved through David's accident and recovery.

And this is one of the overriding messages that I have taken from my Emotional Driving experience. Cars have become immeasurably more technical, with vehicle manufacturers committing millions to advancing the safety of their vehicles and whilst we can improve our driving techniques, please don't take it for granted, because the Emotional consequences can be life changing.



respeto
respect



Ángela Sierra

Gerente Administrativa y de Gestión Humana
Administrative and Human Resources Manager
Gonvarri Colombia



Gonvarri Colombia: Soluciones para la seguridad vial Solutions for Road Safety

La seguridad vial se ha convertido en una prioridad de la política pública de Colombia, razón por la cual se ha venido trabajando en forma continua hace más de dos décadas, para disminuir el número de víctimas generadas en los accidentes de tránsito que ocurren tanto en las carreteras como en las vías urbanas. Los resultados hasta el momento son importantes, pero aún no se llega a los niveles que se han alcanzado en los países que marchan a la vanguardia en el enfrentamiento de esta problemática, como son Suecia, Dinamarca, Reino Unido y España.

La tasa de accidentalidad en Colombia es más que preocupante. Se producen cerca de 6.000 muertes al año y más de 40.000 casos de lesiones, muchas de ellas irreversibles, que dejan dolor y pérdida en miles de familias; y todo esto ha convertido la conducción de un vehículo en una «actividad peligrosa» para el propio Código de Tránsito Colombiano.

Road safety has become a priority of public policy in Colombia, which is why work has been carried out continuously for the past two decades to lower the number of victims of traffic accidents on roads and urban streets. The results have been impressive, but we still haven't reached the levels of countries in the vanguard of dealing with this problem, such as Sweden, Denmark, the United Kingdom and Spain.

Indeed, the rate of accidents in Colombia is very worrying. There are nearly 6,000 deaths a year and more than 40,000 injuries, many of them irreversible, which leave behind pain and loss in thousands of families; and which have made driving a vehicle a "dangerous activity" according to the Colombian Transit Code itself.

The principle causes of accidents in the country are speeding, distractions (applying make-up, chatting, sending text messages...), driving while intoxicated

Las principales causas de accidentalidad en el país son el exceso de velocidad, las distracciones (maquillarse, chatear, mandar mensajes de texto...), conducir en estado de embriaguez (a pesar de las elevadísimas multas e incluso penas de cárcel), la falta de respeto a las normas, o la juventud (es la primera causa de muerte entre los jóvenes de quince a veintinueve años). Otra causa que considerar puede ser el lamentable estado de muchas carreteras: sin pavimentar, con señalizaciones inadecuadas o construidas sobre terrenos vulnerables; las ciudades también son territorio peligroso (el 65% de las víctimas muere en zonas urbanas), especialmente en las intersecciones o cruces de vías rápidas y sobre todo durante las noches del fin de semana, donde al exceso de velocidad se le suma el exceso de alcohol.

Teniendo en cuenta estos datos, la seguridad vial supone un reto complejo que involucra estrategias en desarrollo de infraestructura, vehículos, normatividad que promueva un sistema seguro y el comportamiento de los usuarios (cultura). Un logro que implica corresponsabilidad: todos tenemos un papel que cumplir para que el sistema sea seguro y proteja la integridad de quienes se movilizan.

En este sentido, la cultura de las personas es otro de los principales factores a la hora de realizar intervenciones para reducir la tasa de accidentalidad con pérdidas de vidas en Colombia; por eso, apuntar a un cambio en el comportamiento ciudadano es un factor de éxito, y la tarea con mayor trabajo por realizar. Y es que hasta hoy, ni las multas por conducir en estado de embriaguez, ni los controles de velocidad, parecen ser la solución a una actitud viciosa que al año se cobra cerca de 6.000 vidas en el país. El reto es grande porque, a pesar de las normas y de las campañas, cada 85 minutos muere un colombiano en accidentes de tránsito. Pensamos que «la manera de enfrentar el problema no debe ser únicamente castigando, sino educando, sensibilizando y promoviendo

(despite very high fines and even prison sentences), lack of respect for the laws, and a young age (which is the primary cause of death among young people aged 15 to 29). Another cause to consider is the lamentable state of many roads, which are unpaved, with inadequate signs, or built on vulnerable terrain. Cities are also a dangerous territory (65% of victims die in urban areas), especially at intersections or crossings of fast lanes and, above all, during weekend nights, when excess speed is combined with excess alcohol.

Keeping in mind these figures, road safety is a complex challenge that involves strategies to develop infrastructure, vehicles, and regulations that promote a safe system and the safe behavior of users (culture). This is an achievement that implies co-responsibility: all of us have a part to play to make the system safe and protect the integrity of those in transit.

In this sense, culture is another primary factor when it comes to realizing interventions to reduce the rate of accidents with loss of life in Colombia; for this reason, participating in changing citizen behavior is a determining factor and the area where most work has yet to be realized. Indeed, up until now, neither fines for driving while intoxicated, nor speed controls, seem to be the solution to a road mentality that each year causes nearly 6,000 deaths in the country. The challenge is great because, despite the rules and the campaigns, a Colombian dies in a traffic accident every 85 minutes. We believe that “the way to deal with the problem shouldn’t be solely be through punishment, but rather through education, raising awareness and encouraging road safety”, which is why Emotional Driving is an important part of the solution to traffic accidents.

Another reason for the high rate of accidents in Colombia has been institutional weakness, lack of policies and absence of supervision of those policies and



la seguridad vial», razón por la que Emotional Driving es parte importante de la solución a la accidentalidad.

Otra razón de la alta accidentalidad en Colombia ha sido la debilidad institucional, la falta de políticas y la ausencia de rectoría de las mismas y de actividades de inspección, control y vigilancia; es así como surgió la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como entidad autónoma y especializada, responsable de liderar la planificación y ejecución de la política de seguridad vial en Colombia y con la tarea específica de reducir efectivamente las cifras de accidentalidad en el país. Esta agencia enfoca sus esfuerzos en cumplir el mandato de la Asamblea General de Naciones Unidas: «En 2010, Colombia se comprometió a reducir en un 50% la siniestralidad vial antes de 2020, lo que implicaría salvar cerca de 15.000 vidas».

«En 2010, Colombia se comprometió a reducir en un 50% la siniestralidad vial antes de 2020, lo que implicaría salvar cerca de 15.000 vidas.»

“In 2010, Colombia committed itself to reducing by 50% the number of traffic accidents by 2020, which would mean saving nearly 15,000 lives”.

of activities of inspection, control and vigilance. It was for this reason that the Agencia Nacional de Seguridad Vial (National Agency of Road Safety) emerged as an autonomous and specialized body that is responsible for leading the planning and execution of road safety policy in Colombia, with the specific task of effectively reducing the number of accidents in the



Gonvarri Steel Services ofrece productos y servicios que cumplen con todos los estándares internacionales.

Gonvarri Steel Services offers products and services that comply with all international standards.

Es importante resaltar la gestión que Gonvarri Colombia realiza en materia de regulación y estandarización de normatividad internacional a través de la activa participación en el Comité de Normatividad Colombiano-ICONTEC.

Seguridad vial en Gonvarri Colombia

No podemos dejar de lado el desarrollo de la infraestructura vial, pilar fundamental para lograr un sistema seguro. Para ello, primero se debe considerar que las

country. This agency's efforts are focused on fulfilling the mandate of the General Assembly of the United Nations: "In 2010, Colombia committed itself to reducing by 50% the number of traffic accidents by 2020, which would mean saving nearly 15,000 lives".

It is important to highlight Gonvarri Colombia's management in terms of the regulation and standardization of international regulations through its active participation in the Comité de Normatividad Colombiano-ICONTEC.

Road Safety at Gonvarri Colombia

We mustn't overlook the development of road infrastructure, a fundamental aspect of achieving a safe traffic system. For this reason, first we must consi-

personas cometemos errores de juicio y tomamos decisiones desafortunadas; aceptar esto significa que debemos contar con infraestructuras diseñadas para mitigar los riesgos y minimizar los daños. Es aquí donde Gonvarri Steel Services, con su división de seguridad vial, desempeña un papel fundamental ofreciendo productos y servicios que cumplen con todos los estándares internacionales. En Gonvarri Colombia, a través de nuestra marca Cenovial, ofrecemos soluciones que van desde el suministro del producto hasta la instalación de sistemas de contención. Si bien nuestra normativa actual no regula la necesidad de emplear sistemas certificados, en Cenovial se realiza un trabajo constante de validación, revisión y recomendaciones de ingeniería y especificación, tratando así de generar conciencia en los proyectos de infraestructura.

Podemos afirmar que nuestro trabajo ha permitido intervenir aproximadamente en 1.350 km en 2015. Nuestro gran reto es continuar trabajando por la seguridad vial, ofreciendo proyectos que involucren la implantación de sistemas de contención y auditorías e inspecciones viales, dando relevancia a actores vulnerables de la vía como peatones y motociclistas, lo cual permitirá mitigar la severidad de la accidentalidad en Colombia y Latinoamérica.

Gonvarri Colombia, consciente de la situación vial del país, y con el fin de apoyar la política de Estado en estos temas, está desarrollando «El Plan Estratégico de Seguridad Vial Empresarial», el cual aporta elementos para que la empresa transforme su cultura, con especial énfasis en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover un uso solidario y responsable del espacio público. Para lograr el cumplimiento de este plan, hemos trazado como principal objetivo incrementar la cultura general de seguridad vial, dentro y fuera del trabajo, hecho que repercute directamente

der the fact that people make mistakes, err in their judgment and make unfortunate decisions; accepting this means we must have infrastructures designed to mitigate risks and minimize damage. It is here that Gonvarri Steel Services, through its road safety division, plays an essential role offering products and services that comply with all international standards. At Gonvarri Colombia, through our brand Cenovial, we offer solutions that range from supplying the product to the installation of containment systems. While our present laws don't regulate the need to install certified systems, at Cenovial we undertake constant validation, review and recommendations of engineering and specifications, aiming in this way to generate heightened awareness of infrastructure projects.

Through our work, we improved the safety of approximately 1,350 kilometers in 2015. Our big challenge is to continue working for road safety, offering projects that involve the implantation of containment systems, auditing and road inspections, giving importance to vulnerable actors on the road, such as pedestrians and motorcyclists, which will make it possible to lessen the severity of accidents in Colombia and Latin America.

Gonvarri Colombia, aware of the situation of the country's roads, and with the aim of supporting government policy in this respect, is developing "The Strategic Plan of Company Road Safety", which contributes elements to help the company transform its culture, with special emphasis on knowledge of and compliance to traffic laws, heightened perception of the risk of mobility and co-responsibility in encouraging a responsible and solidarity-oriented use of public space. To achieve this plan, we have made it our primary goal to increase the general culture of road safety, inside and out of work, something that directly affects the well-being of employees, their families and the community in general.

en el bienestar de los empleados y sus familias y de la comunidad en general.

La seguridad vial debe ser el reflejo de la conducta segura de las personas, es ahí donde deben enmarcarse nuestros esfuerzos para generar cultura y cambiar paradigmas que hacen que las personas se comporten de una manera en su trabajo y otra muy diferente fuera de él; por esta razón, hemos realizado campañas de comunicación interna dirigidas a concienciar sobre seguridad vial, especialmente en lo relacionado con las normas de tránsito en Colombia, estadísticas de mortalidad y accidentalidad por accidentes de tránsito y las normas que debemos aplicar en el ingreso y uso de vehículos al interior de nuestra planta. Algunas de estas campañas han sido, por ejemplo, para concienciar sobre el uso del cinturón de seguridad o el consumo de alcohol, o para que los motoristas sigan las señales de tránsito también en el interior del recinto de la empresa.

Dentro del plan de seguridad vial se ha diseñado un colegio virtual de autos y motos para los empleados que se hallan más expuestos al riesgo. En este colegio virtual capacitamos a los empleados sobre seguridad vial, creando una mayor cultura preventiva, formamos en primeros auxilios y tenemos una jornada de formación interactiva con simulador de conducción de coche, donde los empleados pueden ver la importancia de seguir las normas de seguridad, para el bienestar de ellos y de su familia.

Aprovechando la gran iniciativa que tiene Gonvarri Steel Services con el despliegue de Emotional Driving, el próximo paso en nuestro plan de seguridad vial es implementarlo en nuestro país.

En Gonvarri Colombia creemos que la responsabilidad social empieza por casa. Por esta razón, orientamos todas nuestras acciones en dar calidad de vida y de trabajo a nuestros empleados y sus familias, con programas de bienestar laboral y social,

Road safety must reflect the safe behavior of people. It is within this framework that we must locate our efforts to generate culture and change paradigms that cause people to behave one way at work and another, very different way outside of work; for this reason, we have carried out internal communication campaigns aimed at raising awareness about road safety, especially regarding traffic laws in Colombia, fatality and accident statistics in respect to traffic accidents and the laws that we must apply regarding entering and using vehicles inside our factory. Some of these campaigns have been, for example, to raise awareness about the use of seatbelts or alcohol consumption, or to get drivers to also follow traffic signs within the grounds of the company.

As part of the road safety plan, a virtual car and motorcycle school has been designed for employees who are more exposed to risk. We train employees at this virtual school about road safety, thereby creating a stronger culture of prevention; we also provide first-aid training and have set up a special day of interactive training with a simulator of driving a car, in which employees can experience the importance of following safety laws for their well-being and that of their families.

Taking advantage of Gonvarri Steel Services' great initiative of developing Emotional Driving, the next step in our road safety plan is to implement this program in our country.

At Gonvarri Colombia, we believe that social responsibility begins at home. For this reason, we orient our actions to offer quality of life and work to our employees and their families, with programs of work and social well-being and by offering them permanent consulting to face life's different situations. We are a factory characterized by the good treatment of our employees, with an excellent work climate, where we apply our corporate values with coherence



La seguridad vial debe ser el reflejo de la conducta segura de las personas.

Road safety must reflect the safe behavior of people.

ofreciéndoles asesoría permanentemente para afrontar las diferentes situaciones de la vida. Somos una planta que se caracteriza por el buen trato a sus empleados, con un excelente clima laboral, aplicando nuestros valores corporativos con coherencia en el día a día, creando orgullo de pertenencia y generando compromiso con la empresa. Porque para nosotros, como parte del Grupo Gonvarri, el respeto hacia el empleado y su familia es un aspecto primordial en todo lo que hacemos, un valor esencial del que nos sentimos muy orgullosos.

in daily activities, creating pride of belonging and generating commitment to the company. For us, as part of the Grupo Gonvarri, respect toward the employee and his or her family is an essential aspect in everything we do, a fundamental value about which we are very proud.

Mi motivo, ¡¡¡VIVIR!!!
Pensar en mis hijos
My reason, TO LIVE!
Thinking of my children

Más vale llegar tarde
que nunca
Better to arrive late
than never

¡Piensa en quien
te espera en casa!
Think about what's
waiting for you at home

No corras... llega
Don't rush....
arrive

Llegar sano y salvo
Arriving safe and sound

Volver a ver
a tus seres queridos
Seeing your loved
ones again

Mis hijos y mi familia son
lo mejor de mi vida.
Conduce con cuidado
My children and my family
are the best things in
my life. Drive safely



Tolerancia 0 con el alcohol
Zero tolerance for alcohol

La vida es muy bonita para
dejarla dentro de un coche
Life is too beautiful to leave
it behind inside a car

De mi conducción
dependen los demás
Others depend on
how I drive

Papá te espero esta tarde
para jugar contigo antes de
acostarme

Dad, I'll see you this evening
so we can play before
I go to bed

Es mejor llegar a casa cinco
minutos tarde pero vivo, que
correr y no llegar nunca

It is better to get home five
minutes late but alive than rush
and never make it at all.





emotional
driving

By **Gonvarri** Steel Services

2016/2018



la carretera
the road



 **Dirección Gral.
de Tráfico**

sensibilizar
sensitizing





Milagro del Arroyo

Consejera Técnica
Technical Adviser
DGT



DGIT: Campañas para concienciar y sensibilizar Campaigns to Raise Awareness

Según el último informe de la OMS sobre la situación mundial en materia de seguridad vial, más de 1,2 millones de personas mueren anualmente en todo el mundo como consecuencia de accidentes de tráfico, y otros 50 millones resultan heridos. La OMS asegura que la mayoría de estas tragedias podrían evitarse a través de la mejora de las carreteras, de los vehículos y, sobre todo, creando conciencia y modificando los hábitos de comportamiento de los conductores y demás usuarios de la vía pública. Es precisamente en este aspecto donde tienen una vital importancia las campañas de concienciación y sensibilización en los diferentes medios de comunicación, así como las iniciativas empresariales como Emotional Driving, de Gonvarri Steel Services, que merecen nuestro más agradecido aplauso.

Por ello, la Dirección General de Tráfico, como organismo competente en materia de elaboración, ejecución y evaluación de las políticas viales de la Administración del Estado, tiene como parte de sus principales líneas estratégicas de actuación la infor-

According to the latest WHO report on the global situation regarding road safety, more than 1.2 million people die each year worldwide as a result of traffic accidents, and 50 million are injured. The WHO states that most of these tragedies could be prevented through improved roads and vehicles and, above all, raising awareness and changing the behavior habits of drivers and other users of streets and roads. It is precisely in this area that campaigns in different media to raise awareness play such an important role, as do company initiatives such as Gonvarri Steel Services' Emotional Driving, which deserves our grateful applause.

That is why the Dirección General de Tráfico (DGT, the Directorate-General of Traffic), as the responsible body in terms of the design, implementation and evaluation of road policies of the Spanish government, has as part of its main strategic lines of action, informing, raising awareness and sensitizing all of public opinion about the risks of traffic

mación, concienciación y sensibilización de toda la opinión pública sobre los riesgos del tráfico y sobre el necesario cumplimiento de las normas de circulación para prevenir nuevos siniestros viales en nuestras ciudades y carreteras. El objetivo esencial de las distintas campañas de seguridad vial es, por tanto, la lucha contra la siniestralidad vial mediante la concienciación de toda la sociedad.

Los contenidos concretos de estas campañas se centran tradicionalmente en combatir específicamente los principales factores de riesgo que concurren en los accidentes de tráfico (distracciones al volante, alcohol y drogas, exceso de velocidad, condiciones del vehículo, etc.), así como a fomentar el uso correcto de los principales elementos de seguridad pasiva (casco y cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, etc.).

Las diferentes campañas se suceden a lo largo de todo el año, por cuanto el riesgo de accidentes es constante. Sin embargo, el número de campañas y su intensidad se eleva en aquellas fechas con mayor número de desplazamientos de largo recorrido: Navidad, Semana Santa, verano y puentes.

La Dirección General de Tráfico ha llevado a cabo alrededor de dos mil campañas divulgativas en los últimos cincuenta años. Las primeras se realizaron a través de carteles, banderines o incluso cromos (el primer cartel data de 1960); se empleaba también prensa y radio, que colaboraban con el organismo de forma desinteresada. En esos inicios, la DGT utilizaba un tipo de publicidad basada en el humor, a través de personajes animados; y sus mensajes empleaban un lenguaje directo, sencillo y didáctico, dirigido a un grupo inexperto y minoritario de conductores, peatones y ciclistas.

La Jefatura Central de Tráfico fue el primer organismo público que realizó un anuncio en televisión, en 1961, que pretendía prevenir los adelantamientos peligrosos con el eslogan «Ahora sí, ahora no». Poco después, en 1964, se realizó la primera campaña televisiva para in-

and the need to comply with traffic rules to prevent more traffic accidents in our cities and on our roads. The main objective of the various road safety campaigns is therefore the fight against road accidents by raising the awareness of the whole of society.

The contents of these campaigns traditionally focus on specifically combating the major risk factors that contribute to accidents (distractions while driving, alcohol and drugs, speeding, vehicle conditions, etc.) as well as encouraging the correct use of the principle elements of passive safety (helmet and seat belts, child restraints, etc.).

The different campaigns take place throughout the year, because the risk of accidents is constant. However, the number of campaigns and their intensity rise during periods in which most long trips are made: Christmas, Easter, summer and long weekends.

The Dirección General de Tráfico has conducted about two thousand information campaigns in the last fifty years. The first were made through posters, banners and even stickers (the first poster dates from 1960); use was also made of the press and radio, which voluntarily collaborated with the organization. In those early days, the DGT used a type of advertising based on humor, through animated characters; and its messages used a direct, simple and didactic language, addressed to a minority group of inexperienced drivers, pedestrians and cyclists.

The Jefatura Central de Tráfico was the first public body to make a public service announcement, in 1961, which sought to prevent dangerous overtaking with the slogan "Ahora sí, ahora no" ("Now yes, now no"). Soon after, in 1964, the first TV campaign was undertaken to try to raise the awareness of drivers and pedestrians about the danger of roads. And so, year after year, the various different campaigns were

tentar concienciar a los conductores y peatones del peligro de las vías. Así, año tras año se fueron sucediendo las distintas campañas. Muchas de ellas alcanzaron gran notoriedad, baste recordar aquel famoso eslogan «Si bebes no conduzcas», protagonizado por el cantante Stevie Wonder, que data de 1985. En la actualidad, las campañas se han adaptado a los nuevos tiempos. Se difunden a través de Internet, prensa, radio y televisión.

Aunque los tiempos han cambiado, el mensaje permanece.

En los últimos años, concretamente desde 2011, se ha incorporado al resto de campañas tradicionales una nueva dirigida a la prevención de los accidentes laborales, fundamentalmente aquellos que se producen en itinere. La seguridad vial se ha convertido en un aspecto clave sobre el que trabajar. A tenor de los datos que maneja la organización, más de un 60% de los accidentes de tráfico se producen de lunes a viernes y de 8 de la mañana a 8 de la tarde, coincidiendo con el horario tipo de jornada laboral. También hay que recordar que prácticamente un tercio de los accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico. El objetivo es concienciar para salvar vidas, porque, como reza la última campaña para prevención de los accidentes laborales: «Tu trabajo más urgente es seguir vivo».

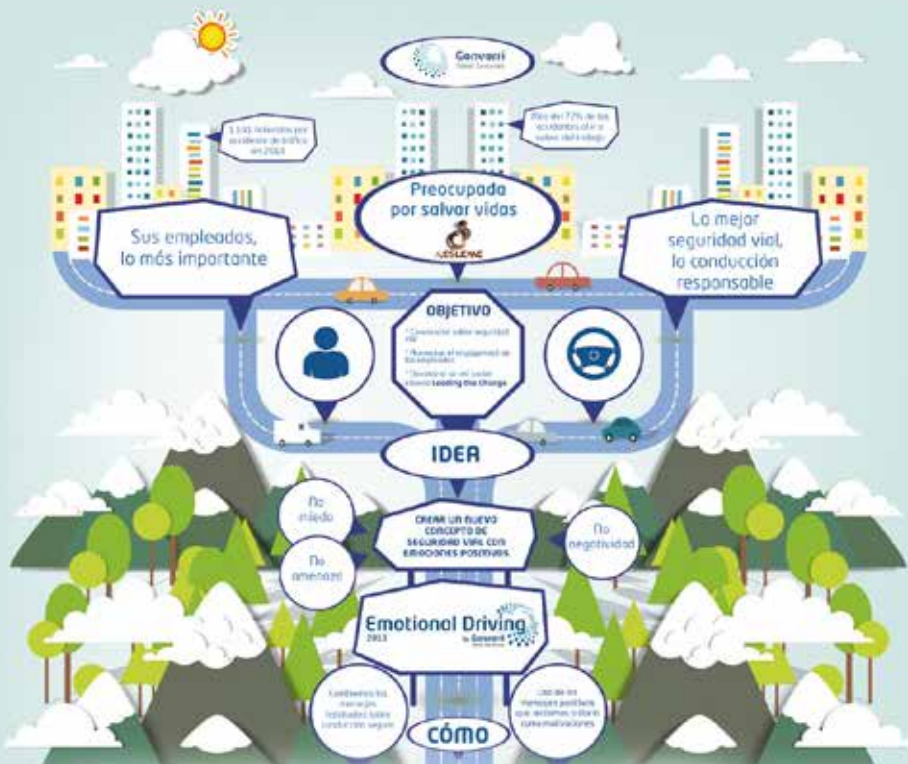
Es, por tanto, un placer poder colaborar en este libro y en esta campaña de Emotional Driving. No solo porque compartimos el mismo objetivo –concienciar para salvar vidas–, también porque entendemos que las empresas como Gonvarri tienen una responsabilidad con sus empleados y con la sociedad, y esta iniciativa es un magnífico ejemplo para otras compañías. Porque, no lo olvidemos, la seguridad vial es una labor de todos.

made. Many of them achieved great notoriety; it's enough to recall that famous slogan "*Si bebes no conduzcas*" ("If you drink, don't drive"), starring the singer Stevie Wonder, dating back to 1985. Today, the campaigns have adapted to changing times. They are disseminated via the Internet, print, radio and television.

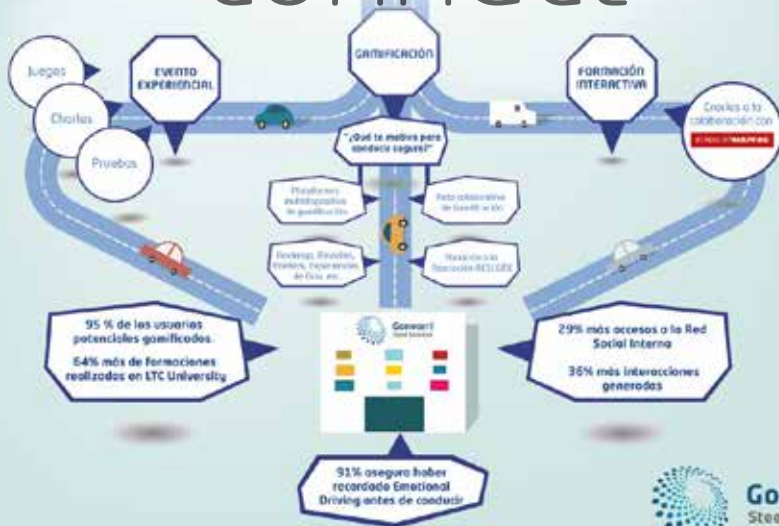
And although times have changed, the message remains the same.

In recent years, particularly since 2011, the traditional campaigns have been joined by one aimed at the prevention of work accidents, mainly those that occur while traveling. Road safety while driving for work reasons has become a key aspect to develop. According to the data handled by the organization, more than 60% of road accidents occur on weekdays and from 8 am to 8 pm, coinciding with a work-day schedule. It must also be remembered that almost one third of fatal work accidents are traffic accidents. The aim is to raise awareness to save lives, because, as stated in the latest campaign for the prevention of work accidents, "*Tu trabajo más urgente es seguir vivo*" ("Your most urgent job is to stay alive).

It is, therefore, a pleasure to collaborate on this book and this Emotional Driving campaign. Not only because we share the same goal – raising awareness to save lives – but also because we understand that companies like Gonvarri have a responsibility to their employees and to society, and this initiative is a magnificent example for other companies. Because we mustn't forget that road safety is everyone's task.



conectar connect





Adolfo Corujo

Director de Organización, Innovación y Talento
Director of Organization, Innovation and Talent
Lorente & Cuenco



Las carreteras del siglo XXI: Las redes sociales Roads of the 21st Century: Social Networks

Recuerdo el día en el que repasábamos la política de responsabilidad social de Gonvarri con el equipo de Marketing, Comunicación y Sostenibilidad. Trasladábamos a una pizarra las distintas iniciativas del grupo en materia de medio ambiente, de compromiso con el empleo y la seguridad. Conversamos largo y tendido acerca del impacto que cada una de las medidas tenía en la sociedad con la que convive la compañía. En ese momento comprendí la importancia que tenía interesarse por fomentar la sensibilización ante los accidentes de tráfico.

Las empresas que se vuelcan en proteger la vida de sus empleados insisten en el cumplimiento de las normas de seguridad e higiene en su operativa diaria. Pero es inevitable que poco a poco incidan en otros ámbitos en los que se pone en riesgo la salud de sus colaboradores como, por ejemplo, el desplazamiento diario hacia el puesto de trabajo. Los trayectos en coche constituyen una preocupación que pone el dedo en la llaga de una de nuestras lacras

I remember the day we spent reviewing Gonvarri's social responsibility policy with the Marketing, Communications and Sustainability team. We spelled out on a blackboard the group's different initiatives regarding the environment, commitment to employment, and safety. We talked for a long time about the impact each of these measures had on the society with which the company coexists. I grasped, at that moment, how important it was to raise awareness about traffic accidents.

Companies that strive to protect the lives of their employees insist on compliance to safety and hygiene regulations in their daily operations. Little by little, however, they inevitably get involved in other areas in which they put the health of their collaborators at risk, such as the daily commute to work. Trips by car constitute a concern that touches the nerve of one of our most sensitive spots: traffic accidents and their consequences.

más sangrantes: los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Si eso es de por sí un reto para cualquier organización, se convierte en una prioridad para una que entre sus líneas de negocio incluye la fabricación de las vallas de seguridad para las carreteras. Esa es la reflexión que escuché en primera persona aquel día. Esa es la reflexión que nos hizo colaborar en el diseño y ejecución de Emotional Driving, el programa de comunicación dirigido a los empleados de Gonvarri para estimular la colaboración en la búsqueda de ideas que fomentaran la cautela al volante de su plantilla.

El crecimiento como fórmula de supervivencia es un pensamiento grabado a fuego en las grandes organizaciones. Crecer requiere encontrar nuevas fórmulas para mejorar un negocio, su estructura y también la comunicación. Las compañías lo saben y cada vez invierten más recursos –dinero y personas– en explicar mejor lo que hacen.

Gonvarri no es una excepción. Hace cuatro años apostó por una herramienta de comunicación interna a modo de palanca para cambiar la fórmula de hacer las cosas, de relacionarse, de ser más eficientes. «Leading the Change» no solo sirvió como red social para poner en contacto a los empleados, sino que también resultó ser un cambio en la forma de trabajar en equipo y, por tanto, de mejorar el negocio. Emotional Driving es otro claro ejemplo de éxito de la compañía en su estrategia de involucrar a todos sus empleados en su política de sostenibilidad.

A menudo, las redes sociales suelen estar asociadas al público millennial, y esto es así porque, efectivamente, el 75% de esta generación disruptiva se encuentra en las redes sociales; y más especialmente porque el 95% las visita varias veces al día. Pero lo más sorprendente es que el grupo de mayor crecimiento en los últimos años es el segmento de población con más de cuarenta y cinco años, situándonos

While this is a challenge for any organization, it becomes a priority for one that includes among its business the manufacture of safety fences for roads. This was the reflection I heard that day. This was the reflection that made us collaborate on the design and implementation of Emotional Driving, the communications program directed at the employees of Gonvarri to stimulate collaboration in the search for ideas that encourage employees to drive cautiously.

Growth as the formula for survival is a belief carved in stone for large organizations. Growing requires finding new ways to improve a business, its structure and, as well, its communication. Companies know this and spend more and more resources – both people and money – on better explaining what they do.

Gonvarri is no exception. Four years ago, it wagered on an internal communications tool as a lever to change the way things are done, how people relate, and to be more efficient. “Leading the Change” not only served as a social network to put employees in contact with one another, but also changed how work was done in a team and thus improved the business. Emotional Driving is another clear example of the company’s success in its strategy to involve all of its employees in its policy of sustainability.

Social networks are often associated with the millennial generation and this is because 75% of this new generation is on social networks, and more especially because 95% of them visit these networks various times a day. But the most surprising thing is that the group growing the most in recent years is the segment of the population over the age of forty-five, which places us before the two most important target audiences for road safety campaigns.

The digital explosion has forever changed how organizations communicate, new routes have been opened up that, to be successfully traveled, must pass by way of entertainment, innovation and stories.



frente a los dos *targets* más importantes en las campañas de seguridad vial.

La explosión digital ha cambiado para siempre las formas de comunicar de las organizaciones, y se han abierto unas nuevas carreteras que, para alcanzar el éxito, deben pasar por el entretenimiento, la innovación y las historias.

Cuando una persona que nos interesa pasa una media de 20-28 horas en las redes sociales, tiene una media de 275 contactos y sus mensajes se enfrentan a una audiencia potencial de billones de personas, las carreteras dejan de ser carreteras y pasan a ser autovías de la comunicación. Esto quiere decir que existe un ruido alrededor de nuestra audiencia que nos obliga a buscar fórmulas para captar su atención. Ha llegado el momento de que las organizaciones asumamos que no solo competimos con productos de la misma industria, sino con todo aquello que

Aplicar las técnicas del juego ha demostrado que nos ayuda a participar en los procesos de comunicación entreteniéndonos y facilitando nuestro aprendizaje.

Applying game-playing techniques has been shown to help us participate in communication processes, entertaining us while facilitating our learning.

When a person we care about spends an average of 20 to 28 hours on social networks, has an average of 275 contacts and their messages face a potential audience of billions (with a b), roads cease to be roads and become major highways of communication. This means a noise exists around our audience that makes it necessary for us to look for ways to capture their attention. The time has come for organizations to accept the fact that we compete not only with products from the same industry, but also with everything that

luche por la atención de nuestro público. Las series, el deporte, el cine, los videojuegos son auténticas máquinas de generar conversaciones.

Todos conocemos bien los cementerios de Youtube, espacios con vídeos corporativos que chupan los presupuestos de comunicación de algunas de las empresas más importantes pero que nadie ve. Esto es así porque muchas empresas han sufrido la fiebre de crear contenidos a toda costa, sin pensar en el objetivo de entretener a su público. En el otro lado de la moneda, Lego, Red Bull o Chipotle son grandes ejemplos de cómo aplicar con éxito las fórmulas de la industria del entretenimiento a la comunicación.

El empoderamiento de los trabajadores, especialmente en acciones de comunicación interna como Gonvarri Emotional Driving, es también algo primordial en la forma de comunicar hoy en día. No solo porque se sienten implicados en el mensaje y se convierten en embajadores de una labor con la que la empresa se identifica, sino porque el resto del mundo creará antes su versión que la de la propia compañía.

Para lograrlo, el equipo optó por canalizarlo a través de lo que hoy se denomina la «gamificación». Aplicar las técnicas del juego ha demostrado que nos ayuda a participar en los procesos de comunicación entreteniéndonos y facilitando nuestro aprendizaje. La transformación digital de las compañías permite hacerlo gracias a la tecnología. ¿Por qué no aprovecharlo?

Sin embargo, las herramientas digitales que hoy en día cualquier compañía tiene a su disposición deben adaptarse para añadir un valor a sus estrategias de negocio. Su uso o el entretenimiento en sí son un medio. Confundirlas con el fin puede llevar a la frustración a las empresas que deciden utilizarlas. En Gonvarri, se ha tenido en cuenta este punto de vista para dar un paso más en la innovación de las técnicas de comunicación, sin que por ello se deje de fomentar la precaución al volante.

fighters for the attention of our public. Television series, sports, movies and videogames are veritable machines to generate conversation.

We are all familiar with the cemeteries of Youtube, spaces filled with corporate videos that eat away the communications budgets of some of the world's leading companies, but which nobody sees. This is because many companies have succumbed to the fever of creating content at any cost, without taking into consideration the goal of entertaining their public. On the flip side, Lego, Red Bull or Chipotle are clear examples of how to successfully apply the formulas of the entertainment industry to communication.

The empowerment of employees, especially through acts of internal communication such as Gonvarri Emotional Driving, is also fundamental in today's form of communication. Not only because they feel involved in the message and become ambassadors of a task with which the company is identified, but also because the rest of the world will believe their version before that of the company itself.

To achieve this goal, the team decided to channel it through what is today called "gamification". Applying game-playing techniques has been shown to help us participate in communication processes, entertaining us while facilitating our learning. The digital transformation of companies makes it possible to do so thanks to technology. Why not make use of it?

However, the digital tools that any company now has at its disposal must be adapted to add value to its business strategies. Their use, or entertainment on its own, is a medium. Confusing them with the objective can lead to frustration for the companies that decide to use them. At Gonvarri, this has been taken into consideration to make a further step in the innovation of communication techniques without giving up the goal of encouraging caution while driving.



¿Qué tienen en común Apple, Lego, Red Bull, L'Oréal, Coca-Cola y Nike? Todos son excelentes *storytellers*, capaces de conectar con nosotros a través de sus historias. Desde hace miles de años, los seres humanos han contado y escuchado historias, aunque no fue hasta la década de 1970 que nos dimos verdaderamente cuenta de la importancia de la parte narrativa. El filósofo Walter Fisher propuso, en la más importante de sus teorías, un cambio de paradigma respecto a nuestro entendimiento de lo que nos hace verdaderamente humanos. Él fue quien nos dijo que nuestra capacidad de contar historias, más allá de la razón, es lo que nos distingue de verdad del resto de las especies. Lo denominó «Paradigma Narrativo». Más allá de lo acertado o no de ese concepto, es un hecho incontestable que existe una relación directa

El poder de las palabras en nuestro comportamiento nos ayuda a construir relatos emocionalmente impactantes.

The power that words have on our behavior helps us to build emotionally impacting stories.

What do Apple, Lego, Red Bull, L'Oréal, Coca-Cola and Nike have in common? They are all excellent storytellers, capable of reaching us through their stories. For thousands of years, human beings have told and listened to stories, although it wasn't until the 1970s that we truly understood the importance of the narrative aspect. In his most important theory, the philosopher Walter Fisher proposed a change in paradigm in respect to our understanding of what truly



Las emociones mandan en nuestro comportamiento, son las causantes de la mayoría de las decisiones que tomamos.

Emotions drive our behavior, they are the cause of most of the decisions we make.

entre el liderazgo y la capacidad de conectar y contar historias debido al poder que ejercen las palabras en nuestro comportamiento.

Hay una explicación biológica detrás de todo ello. Perdonadme que insista: biológica, no psicológica. Gracias al trabajo de expertos como Christopher Chabris o Daniel Simons, sabemos que cuando una persona lee o escucha una palabra se activa en el cerebro la misma

makes us human. He stated that it was our capacity to tell stories, above and beyond the use of reason, that really distinguishes us from the rest of the species. He called it the "Narrative Paradigm". Regardless of whether his concept is correct or not, it's an unquestionable fact that a direct relation exists between leadership and the capacity to connect and tell stories due to the power words exercise on our behavior.

There is a biological explanation behind all of this. Forgive me if I insist: I said biological, not psychological. Thanks to the work of experts like Christopher Chabris and Daniel Simons, we know that when a person reads or listens to a word, the same

área que si reviviera el significado de esa misma palabra. Es decir, cuando leemos la palabra *conducir* se activa en el cerebro la sensación de que estamos conduciendo. El poder que ejercen las palabras en nuestro comportamiento nos ayuda a construir relatos emocionalmente impactantes y, por tanto, memorables e influyentes. El premio Nobel de Economía Daniel Kahneman nos ha enseñado que las emociones mandan en nuestro comportamiento, son las causantes de la mayoría de las decisiones que tomamos y condicionan nuestras experiencias. ¿Cómo se aplica esto a la comunicación? El lenguaje es la herramienta y la forma en que contamos historias, la acción.

En el caso de Emotional Driving, Gonvarri acertó al pedir a los empleados de la compañía que compartieran sus historias. ¿Qué les motiva a conducir de forma responsable? Cada respuesta individual a esa pregunta les ayudó a construir un relato colectivo que influye aún más en todos porque cuenta con las experiencias y emociones de compañeros y colegas.

Con esa materia prima tan humanamente valiosa, las redes sociales, en este caso «Leading the Change», demuestran su utilidad. La comunicación digital es básicamente una comunicación interpersonal. Por eso, cuando en Gonvarri la emplean para poner en contacto a las personas que integran sus equipos con la finalidad de que intercambien puntos de vista y recomendaciones en un asunto tan trascendente como el de la seguridad, elaboran una receta maestra: prioridades de negocio y objetivos de sostenibilidad aderezados con las muchas posibilidades de la tecnología. Por lo que podemos asegurar que han conseguido que las redes sociales se conviertan en las carreteras del siglo XXI, que les conducen con seguridad a alcanzar metas que hace unos cuantos años estaban fuera de su alcance.

area of the brain that relives the meaning of that word is activated. In other words, when we read the word “drive” the sensation of driving is activated in our brain. The power that words have on our behavior helps us to build emotionally impacting stories and, therefore, ones that are memorable and influential. The Nobel Prize winner for economics, Daniel Kahneman, has shown us that emotions drive our behavior, they are the cause of most of the decisions we make and they condition our experiences. How can this be applied to communication? Language is the tool and the way we tell stories, the action.

In the case of Emotional Driving, Gonvarri hit the nail on the head when it asked its employees to share their stories. What motivates them to drive responsibly? Every single individual response to that question helped them to build a collective story that influences everyone even more because it includes the experiences and feelings of companions and colleagues.

With such humanly valuable raw material, social networks, in this case, “Leading the Change”, prove their usefulness. Digital communication is basically interpersonal communication. For this reason, when it is used at Gonvarri to put the people who make up its teams into contact with one another so that they can exchange points of view and recommendations regarding such a transcendent matter as safety, a masterful recipe is drawn up: business priorities and sustainability goals that are made more achievable by the many possibilities of technology. This is why we can state that they have successfully turned the social networks into the roads of the 21st century and these safely lead them to reach goals that previously were out of their reach.



soluciones
solutions



Fernando Castro

Director General Metal Structures
General Manager of Metal Structures
Gonvarri Steel Services



Antonio Amengual

Director de la División Seguridad Vial
Director of the Road Safety Division
Gonvarri Steel Services



Soluciones innovadoras para salvar vidas Innovative Solutions to Save Lives

«¿Qué ocurre cuando un autobús lleno de pasajeros colisiona contra una barrera en la carretera? Nada.» Este «nada» hoy es un sueño. Pero cada día, cada avance tecnológico, cada ensayo, cada prototipo estamos más cerca de que sea una realidad. Ese «nada» es la meta que persiguen los profesionales de Gonvarri Road Steel cada minuto de su trabajo.

El grupo Gonvarri se empezó a involucrar en el tema de la Seguridad Vial hace ya veinticinco años; al principio, de una forma sencilla, simple, fabricando barreras metálicas de seguridad en una planta de Asturias. Dos décadas y media después, podemos decir que aquella modesta aventura industrial se ha convertido hoy en Road Steel. Un concepto que significa mucho más que la marca que engloba todas las actividades del grupo en materia de seguridad vial; significa, sobre todo, nuestra preocupación y nuestra ilusión por conseguir que los márgenes de las carreteras sean cada vez más

“What happens when a bus full of passengers crashes into a barrier on the road? Nothing.” That “nothing” is still today a dream. But every day, every technological advance, every test, every prototype, brings us closer to the day it will be a reality. That “nothing” is the goal pursued by the professionals at Gonvarri Road Steel every minute they are at work.

The Gonvarri group began to engage in the issue of road safety twenty-five years ago; at first, in a simple, straightforward way, manufacturing metal safety barriers at a factory in Asturias. Two and a half decades later, we can say that this modest industrial adventure has now become Road Steel. A concept that means much more than the brand that encompasses all the group’s activities in the field of road safety; it means, above all, our concern and our enthusiasm for making all roadsides ever safer. This is the change of philosophy Road Steel implies: we have gone from making products to

seguros. Este es el cambio de filosofía que supone Road Steel: hemos pasado de fabricar productos a vender seguridad vial, soluciones eficaces. El objetivo, que cada vez haya menos accidentes y menos víctimas (muertos y lesionados graves) en nuestras carreteras.

Todos sabemos que los accidentes de tráfico suponen la segunda causa de muerte en el mundo, y dentro de estos accidentes, uno de cada tres se produce por salida de vía (un vehículo se sale descontrolado y choca contra un obstáculo, cae por un desnivel o invade una vía adyacente, con consecuencias en daños materiales y humanos a menudo fatales). Aunque es cierto que las cifras de accidentes mortales han descendido en los últimos años, queda aún mucho trabajo por hacer, en los vehículos, en la mentalidad de los conductores y, por supuesto, en las carreteras.

¿Y cuál es nuestra misión en esta importante labor? Innovar. Crear y desarrollar productos rompedores, revolucionarios en el mercado de la seguridad en las carreteras.

Por eso, a lo largo de estos años, en Gonvarri hemos pasado de fabricar elementos de acero, a plantear y desarrollar soluciones para la seguridad vial. En todo el proceso, desde el principio hasta el final. El análisis del problema, la identificación y evaluación de todas las zonas de riesgo que tenemos en la carretera, que como conductores casi nunca tenemos en cuenta, pero que están ahí y el día que nos salimos de la vía constituyen un grave problema. Por supuesto también las condiciones de la vía; y a veces incluso participamos en el diseño de la propia carretera y sus sistemas de contención, una fase en la que nuestra aportación puede ser muy importante. Medidas que no son necesariamente la implantación de un sistema de contención de vehículos, la última medida que po-

selling road safety, effective solutions. The goal: ever fewer accidents and casualties (deaths or serious injuries) on our roads.

We all know that traffic accidents are the second cause of death in the world, and among these accidents, 1 in 3 are produced by a vehicle leaving the road (an out of control vehicle crashes into an obstacle, falls down a drop or invades an adjacent lane, with consequences in terms of human and material damage that are often fatal). And while it is true that the numbers of fatalities have declined in recent years, there is still much work to be done, regarding vehicles, regarding the mentality of drivers and, of course, regarding roads.

And what is our mission in this important work? Innovation. To create and develop groundbreaking products, ones that are revolutionary in the market for road safety.

Over the course of these years, therefore, we at Gonvarri have gone from manufacturing steel elements, to proposing and developing solutions to road safety. Throughout the entire process, from start to finish. The analysis of the problem, the identification and evaluation of all risk areas we face on the road, which, as drivers, we almost never consider, but which are there and present a serious problem the day our car happens to leave the road. Of course, there is also the question of road conditions; and sometimes we even participate in the design of the road itself and its containment systems, a phase in which our contribution can be very important. This doesn't necessarily include the implantation of a vehicle containment system, which is a measure of last resort; no, the first thing we ask ourselves is how to avoid the problem, how to deactivate that area of risk or danger. The best barrier is unquestionably one that is not necessary.



demos afrontar; no, lo primero que nos planteamos es cómo evitar el problema, desactivar esa zona de riesgo o peligro. La mejor barrera es sin duda aquella que no es necesaria.

En este sentido, nuestra vocación, nuestra misión, no es solo proteger de los elementos peligrosos, sino ir más allá: cambiar la naturaleza de estos objetos para que dejen de ser peligrosos.

En estos momentos, por ejemplo, estamos desarrollando farolas que no supongan un peligro en caso de colisión, ni para el propio vehículo ni para terceros. Una farola fabricada con material flexible que absorbe el impacto casi en su totalidad, de forma que no se parte ni cae sobre el coche o en la carretera, provocando un peligro añadido.

Los accidentes de tráfico suponen la segunda causa de muerte en el mundo, y dentro de estos accidentes, uno de cada tres se produce por salida de vía.

Traffic accidents are the second cause of death in the world, and among these accidents, 1 in 3 are produced by a vehicle leaving the road.

In this sense, our vocation, our mission, is not only to protect against dangerous elements, but to go further: to change the nature of those objects so that they are no longer hazardous.

At present, for example, we are developing street-lamps that do not pose a danger in case of collision, either for the vehicle itself or for third parties. A

Teniendo bien clara nuestra misión, la siguiente pregunta que nos planteamos en Hiasa es: ¿adónde queremos ir ahora? Por supuesto, queremos seguir innovando, desarrollando productos revolucionarios que contribuyan a que nuestras carreteras, y nuestras vías urbanas, sean más seguras, menos peligrosas, menos letales. Pero también queremos llegar un poco más lejos en el tema de la seguridad vial, transmitir una serie de valores a la sociedad a través de campañas de concienciación como Emotional Driving. En España y en todos los países en los que estamos presentes. Queremos ser no solo fabricantes, sino también actores comprometidos con la seguridad y la prevención.

La sociedad clama por nuevas medidas de seguridad. Los conductores, los expertos, las administraciones, el sentido común... Road Steel lleva ya años dando respuesta y soluciones a esta demanda, siguiendo una estrategia de trabajo que busca la innovación y el liderazgo en su sector. No solo en España, también desde Colombia, Turquía y próximamente Estados Unidos, exportando innovación española a multitud de países. Hoy somos una empresa de referencia en innovación.

Dentro de este servicio a la sociedad, de este compromiso en favor de la seguridad vial y la vida de las personas, en Road Steel estamos especialmente orgullosos de los sistemas de protección a los motociclistas. No es exagerado afirmar que nuestro grupo ha sido un activo esencial en el gran desarrollo que se ha producido en España en los últimos diez años; un país que nunca había sido pionero en esta materia y hoy está a la cabeza tecnológicamente de todo el mundo. Se ha trabajado mucho y bien, y así ha sido reconocido por las propias asociaciones de motoristas.

De todos los usuarios de vehículos, los motoristas son los más vulnerables frente a posibles colisio-

streetlamp made of flexible material that absorbs the impact almost entirely, which doesn't break up or fall on the car or on the road, where it might cause added danger.

Given that our mission is very clear, the next question we ask ourselves at Hiasa is: where do we want to go now? Of course, we want to keep innovating, developing revolutionary products that contribute to making our roads and urban streets safer, less dangerous, less lethal. But we also want to reach a little further in the issue of road safety, to transmit a series of values to society through awareness-raising campaigns such as Emotional Driving. In Spain and in all the countries where we operate. We don't want to be only manufacturers, but also actors committed to safety and prevention.

Society clamors for new safety measures. Drivers, experts, administrations, common sense ... For years now, Road Steel has been offering answers and solutions to this demand, following a working strategy that seeks innovation and leadership in its sector. And not only in Spain, but also in Colombia, Turkey and soon in the United States, we export Spanish innovation to many countries. Today, we are a leading company in innovation.

And within this service to society, this commitment to road safety and the lives of people, we at Road Steel are especially proud of our protection systems for motorcyclists. It's not an exaggeration to say that our group has been an essential player in the great development that has occurred in Spain over the last ten years; a country which had never been a pioneer in this area and which is now technologically at the forefront worldwide. We have worked hard and well. And motorcyclist associations themselves have recognized this.

Of all vehicle users, motorcyclists are the most vulnerable to potential collisions on the road. Accord-

nes en la carretera. Según datos de la DGT, el riesgo de muerte en un accidente de moto es 17 veces superior al de uno de coche. Con la mejora del firme y de la señalización, así como un mayor control de la velocidad, se podrían reducir en estos tramos los siniestros graves y mortales; y sobre todo con sistemas de contención, sustituyendo los viejos guardarraíles, que no protegen de los impactos (y a veces los agravan) por nuevos guardarraíles más eficientes, capaces de proteger al motorista de un impacto directo contra el poste y también contra los peligros que puede encontrarse al otro lado (obstáculos, rocas, precipicios, el carril opuesto, etc.).

En el mismo espíritu, nuestros profesionales han estado investigando, innovando y desarrollando nuevas soluciones que ayudan a salvar vidas en la carretera. Barreras de seguridad metálicas, pretilas de puente metálicas, barreras estéticas de madera y acero, atenuadores de impactos, terminales de barreras y sistemas para protección de motociclistas son el resultado de estas investigaciones y de este espíritu.

Nuestra mayor satisfacción, muy por encima de las toneladas producidas o los márgenes de beneficios, es el gran número de amputaciones y fallecimientos que se han evitado gracias a este sistema de protección. Un sistema que los propios motoristas han apoyado abiertamente y que hoy siguen reclamando para los miles de kilómetros de carreteras en España que siguen manteniendo los viejos guardarraíles.

En muchos de nosotros está presente el recuerdo de Andrés Pérez Rubio, que fue campeón de España de 500cc en 1982 y 1985. Una mañana de diciembre de 1993, sufrió un grave accidente cuando se dirigía al circuito del Jarama, donde impartía clases de pilotaje. Perdió los dos brazos en el im-

ing to the DGT, the risk of death in a motorcycle accident is 17 times higher than in a car accident. By improving the grip of the road and signaling, as well as through greater control of speed, fatal and serious accidents can be reduced in these road sections; and especially through containment systems, replacing old guardrails, which do not protect against impacts (and sometimes even make them worse) with new, more efficient guardrails, able to protect the rider from a direct hit against posts and also from the dangers that can be located on the other side of the rail (obstacles, rocks, cliffs, the opposite lane, etc.).

In the same spirit, our professionals have been researching, innovating and developing new solutions that help save lives on the road. Metallic safety barriers, metal bridge railings, aesthetic barriers of wood and steel, impact absorbers, terminal barriers and protection systems for motorcyclists are the result of these investigations and this spirit.

Our greatest satisfaction, well above tons produced or profit margins, is the large number of amputations and deaths that have been prevented through this protection system. A system that motorcyclists themselves have openly supported and still demand today for the thousands of kilometers of roads in Spain that still maintain the old guardrails.

Many of us still remember Andrés Pérez Rubio, who was Champion of Spain in the 500cc category in 1982 and 1985. One morning in December of 1993, he had a serious accident on his way to the Jarama racetrack, where he taught motorcycle racing. He lost both arms in the impact against the guardrail. When protests by motorcyclists began in 2002 against the old guardrails, Andrés was one of the representatives of the Spanish Motorcycling Federation who sat at the negotiating table. Andrés made it very clear to everyone that he wasn't

pacto contra el guardarraíl. Cuando en 2002 empezaron las movilizaciones de los motoristas en contra de los viejos guardarraíles, Andrés era uno de los representantes de la Federación Española de Motociclismo que se sentaron a la mesa de negociaciones. Andrés nos dejó muy claro a todos que él no estaba en contra de las barreras de seguridad, que consideraba necesarias; al contrario, fue un gran defensor de la causa, y de nuestras propuestas, porque lo único que pretendía era que esas barreras fueran más seguras para los motoristas. Exactamente lo mismo que pretendíamos desde Road Steel y que llevamos haciendo desde entonces. Que cuando un motorista cae, no quede abandonado -y condenado- a su suerte.

Y no solo para los motoristas (que suponen solo un 8% del volumen de tráfico en España), sino para todos los vehículos que circulan por carretera: ligeros y pesados, transporte de mercancías, transporte público... Nuestra filosofía es que los distintos usuarios de las carreteras no tengan que competir por su seguridad, por eso diseñamos sistemas que sean eficientes para todo tipo de vehículos, sin priorizar unos sobre otros. Lo importante es contribuir a desarrollar unos márgenes de las vías cada vez más seguros. Poder colaborar en la seguridad de las personas en las carreteras. Salvar vidas humanas.

Pero no queremos ser solo un fabricante, sino convertirnos también en un referente en seguridad vial; queremos hacer campañas de concienciación que sensibilicen a la sociedad; ejercer una labor constante y cercana que llegue a todos, que involucre a todos, a través de Emotional Driving o en colaboración de cualquier asociación o iniciativa que comparta nuestro compromiso y nuestros valores.

Para nuestros empleados, es una doble satisfacción saber que forman parte de una compañía líder a escala mundial; pero, sobre todo, que están con-

against safety barriers, which he considered necessary; on the contrary, he was a great defender of the cause, and of our proposals, because the only thing he wanted was for those barriers to be safer for motorcyclists. That was exactly what we intended at Road Steel and what we have been doing ever since. So that when a rider falls, he or she isn't abandoned - and condemned - to their fate.

And not only for the sake of motorcyclists (who represent only 8% of the volume of traffic in Spain), but for all on-road vehicles: light and heavy ones, goods transport, public transport... Our philosophy is that different users of the roads shouldn't have to compete for their safety, which is why we design systems that are efficient for all types of vehicles, without prioritizing one over another. The important thing is to help develop ever-safer roadsides. To collaborate on making roads safer for everyone. To save human lives.

But we don't want to be just a manufacturer, but also to become a benchmark in road safety; we want to make awareness-raising campaigns that sensitize society; to undertake continuous and close-at-hand work that reaches everyone, that involves everyone, through Emotional Driving or in collaboration with any association or initiative that shares our commitment and our values.

For our employees, it is a double satisfaction to know that they form part of a leading global company; but, above all, that they are helping us all feel safer on the road. Above and beyond the bottom line, what really matters is that the result of their work saves lives. These are the values that have always guided this company and are what make us all feel proud of our work. Continuous improvement, innovative spirit, international vocation, commitment to society and the certainty that the ultimate



tribuyendo a que todos nos sintamos más seguros en la carretera. Más allá de la cuenta de resultados, lo que de verdad importa es que el resultado de su trabajo es salvar vidas humanas. Estos son los valores que siempre han dirigido esta empresa y es lo que nos hace a todos sentirnos orgullosos de nuestra labor. La mejora continua, el espíritu innovador, la vocación internacional, el compromiso con la sociedad y la certeza de que el fin último que nos mueve, nuestra gran motivación, es poder colaborar en la seguridad de las personas en las carreteras.

Hemos hecho mucho, nuestra contribución está ahí, pero lo mejor está por llegar y seguimos trabajando todos los días para conseguirlo. Es nuestra misión, nuestra vocación y nuestro trabajo de cada día.

Nuestra misión no es solo proteger de los elementos peligrosos, sino ir más allá: cambiar la naturaleza de estos objetos para que dejen de ser peligrosos.

Our mission is not only to protect against dangerous elements, but to go further: to change the nature of those objects so that they are no longer hazardous.

goal that drives us, our great motivation, is to contribute to the safety of people on the roads.

We have done much, our contribution is there, but the best is yet to come and we are working every day to achieve it. It is our mission, our vocation and our daily work.



luz
light



Urbano Santiago

CEO
3M Iberia



Ver y ser visto puede salvar tu vida To See and Be Seen Can Save Your Life

Cuando AESLEME nos comentó las actividades que el Grupo Gonvarri estaba desarrollando alrededor de la seguridad vial, me llamó mucho la atención el nivel de involucración de toda la plantilla, compartiendo sus frases de motivación en el evento de Emotional Driving; y la acción nos atrajo aún más al pensar que 3M estaba colaborando, de alguna manera, en hacer florecer esa iniciativa de los empleados, de una forma tan simple como efectiva: utilizando las Notas Post it de 3M. Esto nos inclinó desde el primer momento a tener una especial simpatía por el programa, reafirmada todavía en mayor medida al recibir la invitación para colaborar en el mismo, a través de este libro.

3M es una empresa que hace de la innovación su razón de ser, desde el mismo instante de su nacimiento, el año 1902, en una mina del Estado de Minnesota en los Estados Unidos de América. Una mina que, en un principio, constituyó un rotundo fracaso; y esto

When AESLEME told us about the activities that the Grupo Gonvarri has developed in respect to road safety, I was struck by the level of participation by the entire staff as they shared their motivational statements at the event, Emotional Driving. I was even more attracted by the thought that 3M collaborated in the emergence of the staff's initiative in a way as simple as it was effective: the use of 3M's Post-it notes. From the very first, this sparked in me a special sympathy for the program, which was reaffirmed all the more strongly when I was invited to participate in it through this book.

3M is a company whose *raison d'être* is innovation, and this has been true since its origins in 1902 at a mine in the state of Minnesota, USA. A mine that was at first a resounding failure and which forced its founders to choose between innovating or giving up. Fortunately for everyone, our five founders

provocó que sus fundadores se plantearan la disyuntiva de innovar o morir. Afortunadamente para todos, nuestros cinco fundadores decidieron seguir adelante, sacrificando sus bienes personales para apostar por una idea, que no era otra que la de sacar adelante un proyecto emprendedor. Y, en vista de los resultados, lo hicieron bastante bien: más de ciento trece años de existencia, con presencia en todo el mundo, cerca de 90.000 empleados, 55.000 productos en cinco grandes sectores de mercado y una inversión en I+D en torno al 6% sobre ventas.

Desde aquel lejano 1902, la innovación y la sostenibilidad han ido de la mano, intentando aportar soluciones innovadoras y responsables que contribuyan a un mundo mejor. Nuestras tecnologías, nuestros productos y nuestra permanente apuesta por la innovación contribuyen al progreso a las empresas, a embellecer nuestros hogares y a mejorar la vida de millones de personas en todo el mundo.

En la mejora de cada una de esas vidas se encuentra la base de nuestra sostenibilidad, la ambición que nos mueve a hacer posible un mundo mejor para todos. De ahí viene nuestra definición como «3M Ciencia aplicada a la vida». Ponemos todo nuestro conocimiento, toda nuestra experiencia, todo nuestro trabajo al servicio de una vida mejor para todos: clientes, proveedores, empleados, accionistas, ciudadanos... en definitiva, de toda la sociedad.

Hablando más concretamente de la seguridad vial, nuestra actividad comenzó en los años treinta del siglo xx, cuando el gobierno estadounidense nos pidió desarrollar un producto que mejorara la visibilidad de las carreteras durante las horas nocturnas y, de esta forma, contribuir a reducir los accidentes de tráfico, cada vez más numerosos –y graves– debido al imparable crecimiento del parque automovilístico americano. Ahí empezó todo. Y como en 3M nos apasionan los retos, nuestros equipos de investigación se pu-

decided to continue ahead, sacrificing their personal belongings to gamble on an idea that was none other than that of moving forward with an enterprising project. And, in view of the results, they did rather well: more than one hundred and thirteen years of existence, with a presence around the world, nearly 90,000 employees, 55,000 products in five large market sectors and spending on R&D of around 6% of sales.

Since that far off year of 1902, innovation and sustainability have advanced hand in hand with the intention of providing innovative and responsible solutions that contribute to making a better world. Our technologies, products and constant innovation contribute to companies' progress, to beautifying our homes and improving the lives of millions of people around the world.

Improving each one of those lives is the basis for our sustainability, the ambition that drives us to make a better world possible for everyone. This explains our definition of "3M, science applied to life". We put all of our knowledge, experience and work in the service of a better life for all: customers, providers, employees, shareholders, citizens..., definitively, all of society.

In respect to road safety, our activity began in the 1930s when the American government asked us to develop a product to improve the visibility of roads during nighttime hours and in this way contribute to reducing traffic accidents, which had become more and more numerous – and serious – due to the unstoppable growth of the number of American cars. That's when it all began. And because challenges are something that thrills us at 3M, our research team immediately got to work and created the first retroreflective strip on the market, Scotchlite; an invention that made it possible to read the symbols of a traffic sign at night,



sieron enseguida manos a la obra y crearon la primera lámina retrorreflectante del mercado, Scotchlite; un invento que posibilitaba leer los símbolos de una señal de tráfico durante la noche, devolviendo a los ojos del conductor los rayos de luz emitidos por los faros de su automóvil, tras chocar con las microesferas de la lámina de la señal.

Desde entonces han sido muchos los productos innovadores que ha ido desarrollando 3M a lo largo de ocho décadas, y que han contribuido a una mayor seguridad vial.

Productos cada vez con mejores propiedades, como la fluorescencia, que contribuyen a ver mejor en la oscuridad, y también durante el día (en condiciones de niebla o escasa visibilidad, por ejemplo, la fluorescencia mejora sensiblemente la capacidad visual).

Han sido muchos los productos innovadores que ha ido desarrollando 3M a lo largo de ocho décadas, y que han contribuido a una mayor seguridad vial.

3M has developed many innovative products over the past eight decades which have contributed to greater road safety.

reflecting back to the driver the rays of light emitted by the headlights of his or her car after hitting the microspheres of the sign.

Since then, 3M has developed many innovative products over the past eight decades which have contributed to greater road safety.

Products with increasingly improved properties, such as fluorescence, which can be seen better in the dark,

Cuando conducimos de noche, nos damos cuenta de lo importante que resulta tener muy bien señalizadas las carreteras y todos los elementos que forman parte de ellas. Es más, cuando tenemos la mala fortuna de entrar en algún tramo de carretera con una señalización defectuosa, somos todavía más conscientes de la importancia del factor visibilidad y en qué medida afecta a nuestra seguridad; y de lo esencial que resulta un mantenimiento adecuado de la carretera en general.

En cualquier carretera podemos encontrarnos con diferentes elementos que debemos tener siempre en cuenta: los conductores de los vehículos, ya sean turismos o camiones; los peatones que circulan por la carretera, los ciclistas, los motoristas, los trabajadores de mantenimiento, los agentes de seguridad vial... A todos, sin excepción, les afecta un hecho clave que puede salvar sus vidas: ver y ser vistos.

En lo que respecta a los conductores, hay que pensar en productos que proporcionen una buena visibilidad tanto a los conductores de turismos como de camiones, teniendo en cuenta las diferentes geometrías de estos vehículos. En este caso en concreto, la necesidad fundamental es facilitar la correcta visión de la carretera y de cualquier obstáculo que pudiera haber en el camino; y también proporcionar una buena visibilidad de esos vehículos al resto de usuarios de la vía. Es muy importante tener en consideración la distancia a la que se pueden ver los obstáculos, señales, coches, camiones, peatones, etc., porque un accidente es cuestión de décimas de segundo. Cuanto mayor sea la distancia a la que se detecta el objeto o la persona, antes puede reaccionar el conductor y tomar la decisión de frenar, de modo que aumentan considerablemente las posibilidades de evitar el accidente.

De ahí la vital necesidad de una correcta señalización, tanto como del correcto uso de los productos ade-

and also during the day (fluorescence, for example, significantly improves visibility in fog or conditions of poor visibility).

When driving at night, we realize how important it is to have well marked roads and all the elements that form part of them. Moreover, when we have the misfortune of entering a stretch of road with faulty signaling, we are even more aware of the importance of the visibility factor and how it affects our safety; and how essential proper maintenance of roads is in general.

On any road it's possible to come across different elements that we must always keep in mind: drivers of vehicles, whether cars or trucks; pedestrians on the road, cyclists, motorcyclists, maintenance workers, traffic agents... Everyone, without exception, is affected by a key factor that could save their lives: to see and be seen.

Concerning drivers, one must think of products that provide good visibility for drivers of both cars and trucks, taking into account the different shapes of these vehicles. In this particular case, the essential thing is to facilitate the correct view of the road and any obstacles that may be in the way, and also provide good visibility of these vehicles to other road users. It is very important to consider the distance at which obstacles, signs, cars, trucks, pedestrians, etc., can be seen, because an accident can occur in a split second. The greater the distance at which the object or person is detected before the driver can react and decide to stop, the greater the chances are of avoiding an accident.

Hence the vital need for proper signaling, as well as the correct use of appropriate products to facilitate or anticipate the reactions of drivers.

We think, for example, of the law related to the correct signaling of heavy and very long vehicles,

cuados para facilitar o anticipar las reacciones de los conductores.

Pensemos, por ejemplo, en la normativa relacionada con la correcta señalización de los vehículos pesados y de gran longitud, que es obligatoria para camiones de nueva matriculación y voluntaria para el resto del parque. Esta normativa es un gran avance en la visibilidad de este tipo de vehículos y, por tanto, contribuye notablemente a la mejora de la seguridad vial. Una apuesta de 3M que, como en otras muchas ocasiones, ha contado con la colaboración indispensable y el apoyo incondicional de asociaciones como AESLEME y de personas como Mar Cogollos.

Ya en 1978, 3M y la DGT (con la que teníamos claros intereses comunes, además de ser vecinos de calle) se pusieron de acuerdo para patrocinar una campaña nacional que se llamó «VER Y SER VISTO PUEDE SALVAR TU VIDA». El objetivo era alertar a toda la ciudadanía (ya fueran conductores, peatones, ciclistas, etc.) de la importancia real y vital de ver y ser vistos utilizando productos reflectantes adaptados a cada situación: desde prendas con elementos reflectantes o brazaletes reflectantes hasta bicicletas con las ruedas reflectorizadas, para ser visibles en los cruces laterales nocturnos. Todos ellos elementos pensados con un solo fin: salvar vidas.

Con esta campaña, recorrimos todos los rincones de España para transmitir el mensaje y concienciar a la sociedad. La actuación se dividía en dos partes: una parte teórica, en la que informábamos del por qué de la campaña (accidentes nocturnos o atropellos de peatones; el funcionamiento de los productos reflectantes, etc.); y una parte práctica en la que realizábamos una simulación muy instructiva: un vehículo con sus faros encendidos y una carretera en la que se iban presentando diferentes situaciones, como vehículos circulando, señalización horizontal y vertical de la carretera, peatones cruzando la vía, operarios de

which is obligatory for newly licensed trucks and voluntary for the rest of the vehicle fleet. This legislation is a breakthrough in the visibility of these vehicles and thus contributes significantly to improving road safety. In this case, as on many other occasions, 3M has been aided by the indispensable collaboration and unconditional support of associations such as AESLEME and individuals such as Mar Cogollos.

In 1978, 3M and the DGT (with which we had clear common interests, besides being neighbors) agreed to sponsor a national campaign called "To see and be seen can save your life." The aim was to alert all citizens (whether drivers, pedestrians, cyclists, etc.) to the real and vital importance of seeing and being seen using reflective products tailored to each situation: from clothing with reflective elements or reflective armbands to bicycles with reflectorized wheels to be visible at lateral intersections at night. All items were designed with a single purpose: to save lives.

With this campaign, we toured all over Spain to convey the message and raise public awareness. The action was divided into two parts: a theoretical part, in which we gave the reason for the campaign (nighttime accidents or collisions with pedestrians; the functioning of reflective products, etc.); and a practical part in which we conducted an instructive simulation: a vehicle with its headlights on and a road that presented different situations, such as circulating vehicles, horizontal and vertical road signs, pedestrians crossing the road, maintenance workers working on the road, etc., all of which appeared with and without reflective elements. Thus, participants could see with their own eyes the effect of these items when seeing or not seeing the obstacles that could cause an accident. The action ended with a massive distribution of samples so that attendees could use

mantenimiento trabajando en la carretera, etc., que aparecían con elementos reflectantes y sin ellos. De esta forma, los participantes podían comprobar con sus propios ojos el efecto de estos elementos a la hora de ver o no ver el obstáculo que podía causar un accidente. La acción finalizaba con un reparto masivo de muestras para que los asistentes pudieran utilizarlos en su día a día y mejorar así su seguridad.

Fue un trabajo ímprobo, pero mereció la pena en todos los sentidos. Desde entonces, muchas han sido las acciones y normativas desarrolladas en este sentido. Por ejemplo, la mejora de la señalización de las carreteras con productos de última generación más visibles y a mayor distancia; o la mejora de la señalización de todo tipo de vehículos, desde los pesados y de gran longitud, hasta los vehículos de emergencias y de seguridad (Policía Nacional y Local, Guardia Civil, ambulancias, bomberos, de mantenimiento de carreteras, grúas, etc.); y también la mejora de la seguridad de los conductores en caso de avería o en caso de tener necesidad de salir del vehículo en plena vía, como son los chalecos de seguridad. En la divulgación del uso de estos chalecos AESLEME tuvo también un protagonismo extraordinario; diseñando un sistema para guardar el chaleco en el vehículo que resultara más fácil, desplegando una gran acción de sensibilización regalando un chaleco a todos los asistentes a un acto en el Auditorio Nacional de Madrid, con la actuación estelar de Montserrat Caballé.

Por supuesto, no nos podemos olvidar de los ciclistas y de todos los trabajadores que por una u otra razón están expuestos al riesgo de atropello por no ser vistos durante la noche. ¿Cuántas veces nos hemos llevado un buen susto por no haber podido ver a tiempo a un ciclista o a un trabajador que se encontraba ejerciendo su labor de mantenimiento en el arcén? ¿Y cuántas veces, por el contrario, hemos respirado tranquilos cuando nos hemos cruzado con peatones, ci-

them in their daily lives and thus improve their own level of safety.

It was a formidable task, but worth it in every way. Since then, many actions and guidelines have been developed. For example, improving road signaling with latest generation products that are more visible and at a greater distance; or improving the signaling of all types of vehicles, from heavy and very long ones, to emergency and safety vehicles (the national and local police, the Civil Guard, ambulances, fire department vehicles, road maintenance vehicles, cranes, etc.); and also improved driver safety in case of breakdowns or when faced with the need to get out of the vehicle on the open road, such as safety vests. In popularizing the use of these vests, AESLEME also played an extraordinary role, designing a system to more easily stow the vest in the vehicle; and organizing a great awareness-raising action by giving a vest to everyone attending an event at the National Auditorium in Madrid, where Montserrat Caballé gave a stellar performance.

And of course we cannot forget cyclists and workers who for one reason or another are exposed to the risk of being run over because they are not visible at night. How many times have we had a bad scare by failing to timely see a cyclist or a worker doing maintenance work on the shoulder of the road? And how many times, on the contrary, have we remained calm when coming across pedestrians, cyclists, workers and vehicles of all types properly marked with reflective elements? The difference is simply in the correct use of the retroreflective elements, whether on the road elements themselves, on vehicles, pedestrians and cyclists, or workers. The difference is simply to save or not save lives.

In this sense, a company like Gonvarri and an initiative like Emotional Driving is a real role model. Because it saves lives.



clistas, trabajadores o vehículos de todo tipo correctamente señalizados con elementos reflectantes? La diferencia está, simplemente, en un correcto uso de los elementos retrorreflectantes, ya sea en los propios elementos de la vía, en los vehículos, en los peatones y ciclistas, o en los trabajadores. La diferencia está, simplemente, en salvar o no salvar vidas.

En este sentido, una empresa como Gonvarri y una iniciativa como Emotional Driving son un auténtico ejemplo a seguir. Porque también estamos hablando de salvar vidas.

Todos, cada uno en su terreno, estamos participando de un empeño maravilloso. La labor de empresas como Gonvarri o 3M, de asociaciones como AESLEME, y el esfuerzo de muchas empresas, instituciones y ciudadanos es clave para contribuir entre todos a una vida mejor y más segura.

La labor de empresas como Gonvarri o 3M, de asociaciones como AESLEME, y el esfuerzo de muchas empresas, instituciones y ciudadanos es clave para contribuir entre todos a una vida mejor y más segura.

The work of companies like 3M or Gonvarri, associations such as AESLEME, and the efforts of many companies, institutions and citizens are essential to contributing to a better and safer life.

Everyone, each in their own field, participates in a wonderful endeavor. The work of companies like 3M or Gonvarri, associations such as AESLEME, and the efforts of many companies, institutions and citizens are essential to contributing to a better and safer life.



actitud
attitude



Martin Bernhardt

Director de Gestión de Calidad Europa Central
Director Quality Management Central Europe
Gonvarri Steel Services



El cambio de actitud de un mal conductor A Bad Driver's Change of Attitude

Querido lector: con esta pequeña contribución al libro que tienes en tus manos, me gustaría hablarte de mi propia experiencia como conductor. Puede que algunos puntos que voy a mencionar te resulten familiares. Tener la suerte de no haber sufrido daños ni haberlos provocado a otros es muy común, pero ¿y los que no han tenido tanta suerte? Hay mucho sufrimiento provocado por los accidentes en la carretera. Debemos ser conscientes de ello.

¿Eres consciente de cuánto tiempo de tu jornada laboral transcurre en la carretera por negocios? ¿Un 5% de tu jornada, un 25%? ¿Has pensado alguna vez en el número de kilómetros que conduces cada año por tu profesión? ¿20.000 kilómetros, 40.000 kilómetros? ¿Los has contado alguna vez? Ciertamente hay muchas personas que tienen que contabilizarlos porque son conductores de profesión o su empresa se lo exige por razones económicas. Pero ¿y tú? Yo puedo darte una respuesta honesta en lo que a mí respecta. He estado trabajando durante unos diez

Dear reader, with this small contribution to the book in your hands, I'd like to tell you about my own experience as a driver. Perhaps some of the things I'm going to mention will sound familiar to you. A lot of us are lucky not to have been hurt or to have hurt others, but what about those who have not been so lucky? Road accidents cause a lot suffering. We must be aware of this.

Are you aware of how much of your working day is spent on the road for business? 5% of your time, 25%? Have you ever thought about the number of kilometers you drive each year for your profession? 20,000 kilometers, 40,000 kilometers? Have you ever counted them? There are certainly many people who have to count those kilometers because their job is to drive or because their company demands it for accountancy reasons. But what about you? I can give you an honest answer as far as I'm concerned. I've worked for ten years as a quality control manager and project manager in the automotive sector and

años como director de calidad y jefe de proyectos en el sector del automóvil y nunca tuve en cuenta estos datos ni fui consciente de ello en el pasado. Supongo que algunos de vosotros estaréis en la misma situación. Por supuesto, todos tendremos una estimación aproximada, algo como: «Bueno, me entregaron este coche de empresa en marzo de 2014 y desde entonces he debido de recorrer aproximadamente X kilómetros para la compañía. Estoy seguro de que mi colega el director de cuentas hace incluso más, pero eso es normal porque está en ventas, es su trabajo. Y luego está ese otro chico, que cuida a su pequeño cliente Z; tiene una buena vida, no necesita viajar mucho». Yo estuve pensando de esta manera estúpida durante mucho tiempo, sin ser realmente consciente de lo que hacíamos, los otros y yo, mientras estábamos en la carretera por cuestiones de trabajo.

Hoy reconozco la suerte que he tenido de que algunos asuntos relevantes en mi vida cambiaran mi obstinada opinión. Me gustaría ofrecerte unos pequeños antecedentes de por qué pensaba de aquella manera y cuál ha sido mi actitud. Te ruego que no lo veas como un intento de justificar nada, tómallo como una historia de la que aprender.

Al principio, el único accidente grave en mi vida había sido el atropello de un ciervo, de ello hace más de dieciocho años, cuando aún era un conductor novato. Fue a finales del otoño, en una carretera rural de vuelta a casa tras el entrenamiento de balonmano; ya había oscurecido, y la carretera iba paralela a la linde de un bosque. Conducía a unos 115 km/h, excediendo el límite de velocidad en este tipo de carreteras en unos 15 km/h, algo que hacen la mayoría de conductores. El ciervo apareció en el lado derecho de la carretera, corriendo hacia la línea central. Reaccioné de la manera típica, pisando el freno y tocando el claxon, y dando destellos con las luces largas. El ciervo volvió al borde de la carretera, y me

I never used to have this information in mind nor was aware of it in the past. I imagine some of you are in the same situation. Of course, we can all make a rough estimate, something like, "Well, I was given this company car in March of 2014 and since then I've had to travel about X kilometers for the company. I am sure my colleague, the account manager drives even more, but that's normal because he's in sales, it's his job. And then there's that other guy, who takes care of his small client Z; he has a good life, he doesn't need to travel a lot". I thought in this stupid way for a long time without really being aware of what we were doing, the others and me, while we were on the road for work.

I now recognize how lucky I am that some important events in my life changed my obstinate opinion. I'd like to share with you some short anecdotes about why I thought that way and what my attitude was. I beg you not to view this as an attempt to justify anything; view it as a story from which you can learn.

Early on, the only serious accident in my life was a collision with a deer, more than eighteen years ago when I was a rookie driver. It was late autumn, on a country road on the way back home after some handball training; it was dark, and the road ran parallel to the edge of a forest. I was driving about 115 km / h, exceeding the speed limit on this type of road by about 15 km / h, which is something most drivers do. The deer appeared on the right side of the road, running toward the centerline. I reacted in the typical way, stepping on the brakes and honking and giving flashes with the high beams. The deer returned to the roadside, leaving me somewhat relieved... until suddenly it jumped back again on to the road and I hit it at a speed of 70 km / h. After making some 360° spins, the car came to a stop in the oncoming lane; my heart was pounding. The poor animal died instantly. After spending a few minutes lowering my tension level, I called the office of the rangers, the



Creía que conducía tan bien y tan seguro que no podía sucederme nada.

I truly believed that I drove so well and so safely that nothing could happen to me.

dejó con un cierto alivio... hasta que saltó de repente otra vez a la carretera y lo golpeé a una velocidad de unos 70 km/h. Después de algunas vueltas de 360°, el coche se detuvo en el carril opuesto; mi corazón latía con fuerza. El pobre animal murió al instante. Después de unos minutos rebajando el nivel de tensión llamé a la oficina de los *rangers*, que en Alemania son los que se ocupan de los accidentes en que están involucrados animales. Por fin, después de un rato, me sentí capaz de conducir los escasos kilómetros que quedaban hasta llegar a mi casa, ya que el coche no había sufrido daños graves. La única lección que aprendí de este incidente es que desde entonces conduzco más despacio en esa parte del trayecto hacia mi vieja casa. Así que no aprendí mucho, desde luego.

people in Germany who deal with accidents in which animals are involved. Finally, after a while, I was able to drive the remaining few kilometers home because the car was not badly damaged. The only lesson I learned from this incident was that I later drove more slowly on that part of the trip to my old house. So, clearly, I didn't learn much.

I continued to be a driver for whom road safety was not very relevant. As a college student, much of my fun was driving my old 1986 Volkswagen Golf on the road after the first heavy snowfalls and mainte-

Continué siendo un conductor no muy concienciado con la seguridad vial. Como estudiante universitario, gran parte de mi diversión era conducir mi viejo Volkswagen Golf de 1986 por la carretera cuando habían caído las primeras grandes nevadas y los servicios de mantenimiento aún no habían empezado a trabajar. Vagar por las carreteras cubiertas de nieve a cierta velocidad era para mí un gran placer en aquellos tiempos.

Quizá «sentirme invulnerable» sea una expresión demasiado fuerte para mi estupidez de entonces, pero en verdad creía que conducía tan bien y tan seguro que no podía sucederme nada. Con este razonamiento comencé mi vida profesional después de terminar la universidad y muy pronto empecé a trabajar como ingeniero de calidad en el departamento de atención al cliente del Grupo Volkswagen. Este trabajo exigía muchas horas en la carretera para visitar a los clientes. El hecho de ser joven, con un buen trabajo en un sector interesante, lleno de retos, y con productos realmente buenos, llegó incluso a incrementar esa estúpida imagen que tenía de mí mismo, y la percepción de que podía conducir como me diera la gana.

A esa errónea actitud de sobrestimar mis propias capacidades se sumó la ambición de mantener una buena posición en mi trabajo y empezar a ascender rápidamente. Algo que continuó guiando mi mala conducción durante aquella época. Estos son los puntos más característicos de mi forma de conducir:

Lo normal en mí era conducir durante largas distancias sin realizar paradas, en lugar de detenerme a pasar la noche y estar fresco la mañana siguiente. Incluso me sentía orgulloso de recorrer mucha distancia sin parar, comparándome con otros colegas y sintiéndome bien por dentro cuando era capaz de conducir más kilómetros que ellos.

Ignoraba y excedía los límites de velocidad porque quería presentarme ante el cliente cuanto antes. Por

nance services had not yet begun to clear the roads. To drive aimlessly along the snowy roads at a certain speed was a great pleasure for me in those days.

Perhaps “a sense of invulnerability” is too strong an expression for my stupidity at the time, but I truly believed that I drove so well and so safely that nothing could happen to me. With this reasoning, I started my professional life after leaving university and I soon started working as a quality control engineer in the customer service department of the Volkswagen Group. This job required spending many hours on the road visiting customers. The fact that I was young, had a good job in an interesting, challenging sector and with really good products, even managed to strengthen that stupid image I had of myself, and the perception that could drive any way I wanted to.

That mistaken attitude of overestimating my own abilities was compounded by my ambition to maintain a good position in my work and climb the ladder quickly. This was something that continued to guide my bad driving during that time. The most characteristic points of my driving style were:

It was normal for me to drive for long distances without making stops, instead of stopping for the night and waking up fresh the next morning. I even felt proud about traveling very far without stopping, comparing myself to other colleagues and feeling good inside when I was able to drive more kilometers than them.

I ignored and exceeded the speed limit because I wanted to introduce myself to the customer as soon as possible. I thus always kept one eye on the radar, and considered the police literally to be “highwaymen” who stole money from the poor people who needed to get swiftly to a specific place to do their jobs. By the way, do you know the phenomenon whereby if you’re overly conscious of navigation sys-



Lo normal en mí era conducir durante largas distancias sin realizar paradas.

It was normal for me to drive for long distances without making stops.

esta razón tenía siempre un ojo puesto en los radares, y consideraba a la policía literalmente como «salteadores de caminos» que robaban el dinero a la pobre gente que necesitaba llegar rápidamente a un lugar concreto para cumplir con su trabajo. Por cierto, ¿conoces el fenómeno por el que si estás demasiado pendiente de los sistemas de navegación dejas de prestar atención a todo tipo de señales en la carretera, incluyendo los límites de velocidad? Yo era un claro ejemplo de ello.

A consecuencia de este comportamiento fueron muchas las violaciones del límite de velocidad, con algunas cuantiosas multas. Pero incluso en esto tuve suerte, porque nunca me sancionaron con la prohibición de conducir durante un periodo mayor de un mes.

tems you stop paying attention to all kinds of road signs, including speed limits? I was a prime example.

As a result of this behavior, I very often broke the speed limit, and received some heavy fines. But even here I was lucky, because they never punished me with a driving ban for a period longer than a month.

Another common thing was to drive with symptoms of fatigue. For me, it was normal to make many business trips one after the other, or to return home early in the morning after a dinner with a client that went on until the wee hours.

Otro punto habitual era conducir con síntomas de fatiga. Para mí era algo habitual realizar muchos viajes de negocios seguidos o volver a casa temprano por la mañana después de una cena con un cliente que se alargaba hasta la madrugada.

Y otro más: ¿por qué utilizar el transporte público cuando dispones de coche de empresa? Eres más flexible y dueño de tu tiempo. Los trenes pueden ser tan impuntuales...Y cuando sumas el tiempo total que necesitas para ir al aeropuerto... mejor viajas en coche.

¿Y qué hay de comprobar o enviar información de trabajo mientras conduces? Algunos años atrás no estaba prohibido hablar con el móvil pegado a la oreja al mismo tiempo que conducías. Esto cambió y dejé de hacerlo porque era motivo de sanción. Utilizar el manos libres por seguridad es una mejora, pero la distracción durante una llamada telefónica en el coche todavía me sigue sorprendiendo. A veces terminas una conversación y te preguntas cómo vas conduciendo justo detrás de un camión o pegado al límite de tu carril. La distancia que has recorrido durante el tiempo de una llamada tampoco está demasiado clara en tu mente; lo mismo sucede con las señales de tráfico. Todo esto no merecía ni un solo pensamiento por mi parte en el pasado. Para darte una idea de mi anterior opinión sobre las llamadas telefónicas en el coche, te voy a contar algo: hace algunos años vi en la televisión un reportaje sobre un directivo de una empresa de automoción, al que conocía porque la compañía para la que trabajaba era cliente de Gonvarri. En la entrevista explicaba que él organizaba su día de forma que la mayor parte de las llamadas importantes tuvieran lugar mientras conducía, para no perder tiempo. Pensé: «Bien, este tipo es un directivo realmente involucrado».

Leer y enviar *emails* mientras conducía era otro aspecto característico en mí. En épocas de *emails* permanentes no me importaba en absoluto hacerlo.

And one more point: why use public transport when you have a company car? You're more flexible and master of your time. Trains can be so late... And when you add up the total time you need to go to the airport... it's better to travel by car.

What about checking or sending work information while driving? Some years ago it wasn't forbidden to talk with your mobile phone pressed to your ear while driving. This changed and I stopped doing it because it was subject to a fine. Using hands-free phones is an improvement, but the distraction of attending a phone call in the car still surprises me. Sometimes you finish a conversation and ask yourself how you ended up driving directly behind a truck or glued to the edge of your lane. Nor is the distance you've traveled during the time of a call very clear in your mind; and the same thing is true about traffic signs. I completely ignored all of this in the past. To give you an idea of my previous views about phone calls while driving, I'll tell you something: some years ago I watched a story on TV about a manager of an automobile company, whom I knew because the company he worked for was a client of Gonvarri. In the interview he explained that he organized his day so that he received the most important calls while driving, so as not to lose time. I thought, "This guy is a really dedicated director."

Reading and sending e-mails while driving was another characteristic habit of mine. In periods of non-stop emails I didn't mind doing it at all. I felt that reading or writing messages while driving, which is even more dangerous than making a phone call, was an obligation to inform and be informed promptly.

Now, looking back, seeing all these issues in perspective, I see very clearly that in the past I was a selfish and dangerous driver. I was not aware of how I endangered others as well as myself when I was on the road.

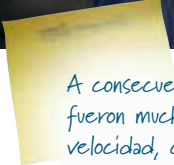
My attitude changed due to a number of reasons. As I became older, I definitely started to ask myself how



Consideraba que leer o escribir mensajes conduciendo, que es incluso más peligroso que una llamada telefónica, era una obligación de informar y estar informado puntualmente.

Ahora, echando la vista atrás, viendo con perspectiva todas estas cuestiones, tengo muy claro que en el pasado yo era un conductor egoísta y peligroso. No era consciente de hasta qué punto ponía en peligro a otras personas y a mí mismo cuando estaba en la carretera.

Mi actitud cambió debido a una serie de razones. Conforme me hice mayor, definitivamente comencé a plantearme cómo debería actuar en la carretera. Unos años después de casarme, empecé a pensar que debía poner fin a mis días salvajes. Mi hija nació en 2013 y con ella llegó la responsabilidad de una



A consecuencia de este comportamiento fueron muchas las violaciones del límite de velocidad, con algunas cuantiosas multas.

As a result of this behavior, I very often broke the speed limit, and received some heavy fines.

I should behave on the road. A few years after I got married, I started to think I should stop my wild days. My daughter was born in 2013 and with her came the responsibility of a family, something that makes you behave more calmly, in a very different way. This process has been definitively established thanks to the Emotional Driving Challenge I attended in March 2015, when I joined the second day of the Gonvarri Leadership Program (GLP) in Asturias.



familia, algo que te hace actuar con más calma, de una forma muy diferente. Este proceso se ha asentado definitivamente gracias al Emotional Driving Challenge que experimenté en marzo de 2015, cuando acudí a la segunda jornada del Gonvarri Leadership Program (GLP) en Asturias.

El primer pensamiento que vino a mi mente mientras entraba en la fábrica en la que se celebró fue la auténtica dimensión del evento. Había un montón de gente, el personal de Emotional Driving, directivos, autoridades, empleados de Gonvarri, bomberos, policías y otros servicios públicos, los medios de comunicación, el catering, mis colegas del GLP y yo. Era muy impresionante, tenía una dimensión que yo no esperaba. Una mirada a las caras de mis compañeros me confirmó que eran de la misma opinión.

El primer pensamiento que vino a mi mente mientras entraba en la fábrica en la que se celebró Emotional Driving fue la auténtica dimensión del evento.

The first thought that came to my mind as I entered the factory where Emotional Driving was held was the actual size of the event.

The first thought that came to my mind as I entered the factory where it was held was the actual size of the event. There were lots of people, the staff of Emotional Driving, managers, officials, employees of Gonvarri, firefighters, police and other public services, the media, catering services, my colleagues from the GLP and I. It was very impressive, the size of it was unexpected. A look at the faces of my colleagues confirmed that they were of the same opinion.

Los discursos de los directivos siguieron a la presentación de Emotional Driving. En el evento participaban muchas de las partes involucradas, así que los temas se analizaron desde diferentes perspectivas, incluyendo las víctimas de accidentes y los servicios de asistencia. A pesar de que todo fue en español –y no es un idioma que domine–, los temas se presentaron y visualizaron de manera que los pudiéramos seguir fácilmente sin necesidad de entender el idioma. Por supuesto, algunas partes fueron muy emotivas. Tuvieron gran protagonismo los riesgos en la conducción, contados a través de sucesos reales y completados con estadísticas muy elocuentes. En un momento u otro de la jornada se mencionaron todas mis antiguas costumbres de mal conductor. Fue algo que me impactó profundamente.

La infraestructura que envolvía la presentación también fue fantástica. Había algunos simuladores, por ejemplo; mi favorito era el que simulaba el vuelco de un coche. Finalmente coloqué el póster con mi frase motivadora junto a los otros mensajes del resto de la gente, comprometiéndome a conducir de una manera más responsable, por la seguridad en la carretera, por los otros conductores, por mis compañeros, por mi familia y por mí mismo.

En definitiva, Emotional Driving Challenge fue una gran experiencia para mí, un evento espectacular que, según mi opinión, va a extenderse a más sedes de Gonvarri. Quiero terminar dando las gracias a todos los que han estado involucrados en este proyecto y gracias también por darme la oportunidad de contribuir a él.

The speeches by the managers followed the presentation of Emotional Driving. Many people from different sectors participated in the event, and issues were thus analyzed from different perspectives, including accident victims and support services. And even though it was all in Spanish – which isn't a language I master –, the topics were presented and visualized in such a way that we could easily follow them without understanding the language. Of course, some parts were very emotional. The risks of driving received major focus, being described through real events and completed with very eloquent statistics. At one time or another of the day, all my former bad driving habits were mentioned. It was something that made a profound impact on me.

The infrastructure in which the presentation was given was also fantastic. There were, for example, some simulators; my favorite was the one that simulated a car flipping over. Finally, I placed the poster with my motivational phrase alongside the other messages from the rest of the people, committing myself to driving in a more responsible way, for the sake of safety on the road, for the sake of other drivers, for my colleagues, for my family and for myself.

Definitively, the Emotional Driving Challenge was a great experience for me, a spectacular event that, in my opinion, will be extended to more Gonvarri sites. I want to end by thanking all those who have been involved in this project and thank you for giving me the opportunity to contribute to it.

Más vale perder un minuto en la vida que la vida en un minuto
Better to lose a minute in your life than your life in a minute

Deseo volver sano y salvo a casa por mi familia, a la que adoro
I want to return home safe and sound for my family, whom I adore

Tu seguridad, tu vida... tú decides
Your safety, your life... you decide

Nunca sabes lo que puedes perder hasta que no te pasa, no esperes para ser prudente
You never know what you can lose until you lose it; don't wait to be careful

La vida no tiene precio
Life is priceless

Saber la ruta de
to familia

No vas solo, vamos todos contigo
You're not travelling alone;
we're all travelling with you

Vida solo hay una. No te la
juegues al volante

We only have one life.
Don't risk it behind the
steering wheel

Seguir en este sueño
llamado "vida"

To continue in this
dream called "life"

Tu responsabilidad =
seguridad de todos

Your responsibility =
everyone's safety

Porque lo importante es llegar, a
la hora que sea

Because the important thing is
to arrive, no matter what time

Emotional Driving

Challenge 2015

By **Gonvarri**
Steel Services



¿Qué es Emotional Driving? What is Emotional Driving?

Uno de cada tres accidentes laborales mortales en España se produce por causa del tráfico y el 60% de ellos en trayectos de trabajo. Conscientes de que entre nuestro personal se producen más de 15.000 desplazamientos diarios, Gonvarri, más allá de cumplir con su responsabilidad de producción de componentes en soluciones y equipamiento en seguridad vial líder en innovación, quiere ratificar su papel como agente en la reducción de accidentes. Emotional Driving es el camino para demostrarlo y se desarrolla en tres fases, mediante la emotividad, el optimismo y la cercanía:

Experiencial

Con simuladores, pruebas y charlas en las fábricas de la compañía.

Emotiva

Gamificación con mensajes creados y compartidos por los empleados sobre qué les motiva a conducir seguros.

Racional

Formación sobre seguridad vial.

Este libro es un símbolo de la compañía y del proyecto que aglutina lo vivido desde el lanzamiento del mismo. Con él queremos reforzar esos motivos que nos ayudan a conducir seguros. Porque sabemos que un mensaje emotivo y positivo sobre seguridad vial causa mayor impacto que uno de cariz negativo y punitivo. Emotional Driving es por eso un concepto innovador con el que queremos impulsar un cambio en la sociedad. Sin duda, es un propósito ambicioso y que, hasta el momento, estamos cumpliendo en nuestro entorno más cercano gracias al apoyo de nuestros trabajadores.

One in three fatal work accidents in Spain is caused by traffic and 60% of them occur during work related trips. Aware that our employees make more than 15,000 daily trips, Gonvarri, above and beyond fulfilling its responsibility as a leading innovator in the production of components for road safety solutions and equipment, wishes to reaffirm its role as an agent in reducing accidents. Emotional Driving is the way to demonstrate this and has been developed in three stages, through emotion, optimism and proximity:

Experiencial

Through simulators, tests and talks in the company's factories..

Emotive

Game-playing with messages created and shared by employees about what motivates them to drive safely.

Rational

Road safety training.

This book is a symbol of the company and the project that brings together life experiences from its very launching. Through it, we want to strengthen the reasons that help us to drive safely. Because we know that an emotional, positive message about road safety causes greater impact than a negative, punitive one. This is why Emotional Driving is an innovative concept by which we want to bring about change in society. It is unquestionably an ambitious goal, but one which, with the support of our employees, we are achieving within our immediate environment.

Kilómetros recorridos Kilometers traveled



9 fábricas
factories

Emotional Driving ha viajado a 9 fábricas de Gonvarri.

Emotional Driving has traveled to 9 of Gonvarri's factories.



20 testimonios
testimonies

20 personas han prestado su testimonio en Emotional Driving.

20 people have presented their testimonies in Emotional Driving.



+2.000
participantes participants

En Emotional Driving han participado más de 2.000 personas, entre personal y familiares.

More than 2,000 people, including staff and family, have participated in Emotional Driving.



3 desafíos
challenges

El 95% de los asistentes han aceptado el reto Emotional Driving Challenge.

95% of attendees have accepted the Emotional Driving Challenge.



10.000.000
desplazamientos trips by car

Nuestros empleados realizan 10 millones de desplazamientos al año. Our employees make 10 million trips a year by car.



91% reconocimiento de marca
brand awareness

El 91% de los asistentes asegura recordar Emotional Driving antes de conducir.

91% of attendees affirm they remember Emotional Driving before driving.



1.281 mensajes messages

Entre todos los eventos realizados se han recopilado 1.281 mensajes manuscritos.

1,281 handwritten messages have been collected from all of the events staged.



+40% interacciones interactions

Las interacciones en redes sociales corporativas han aumentado un 40%.

Interactions on corporate social networks have increased by 40%.



9,1 nivel de satisfacción level of satisfaction

Se ha logrado un grado de satisfacción de los asistentes de 9,1 sobre 10.

The level of satisfaction of those attending has been 9.1 out of 10.



9 reconocimientos awards

El proyecto ha obtenido 9 premios como mejor iniciativa de Comunicación Interna y Responsabilidad Social Corporativa.

The project has won 9 awards for best initiative for Internal Communications and Corporate Social Responsibility.

Leading
the Change
2025 / 2027

Emotional Driving
Challenge 2025 / 2027

POR
LA
VIDA

Compromiso de futuro A Commitment to the Future

Emotional Driving es un proyecto que no termina en este libro. El proyecto continuará creciendo con el objetivo de seguir avanzando con paso firme en la seguridad vial, en la prevención y en la sensibilización de nuestros trabajadores y de toda la sociedad.

Comprometido con el futuro, Gonvarri ha creado un Plan de Movilidad para otros riesgos derivados de la conducción y con el que desarrolla nuevas políticas de actuación, procedimientos y campañas de concienciación.

Nos gustaría poder actuar en las carreteras, en los coches de los trabajadores o en su capacitación para conducir; también en lo que se refiere al control del cumplimiento de la normativa vial durante sus trayectos. Pero hasta que lo consigamos, solo podemos seguir trabajando en lo que mejor sabemos hacer: concienciar y sensibilizar.

Sabemos que este es el buen camino.

Emotional Driving is a project that doesn't end with this book. The project will continue to grow with the aim of progressing steadily in furthering road safety, prevention and raising the awareness of our employees and the whole of society.

Committed to the future, Gonvarri has created a Mobility Plan for other risks associated with driving, through which it develops new policies of action, procedures and campaigns of awareness.

We would like to act on the roads, in the cars of our workers and their driving capabilities; as well as in respect to the enforcement of road rules during our employee's journeys. But until we achieve this, we can only keep working on what we do best: educating and raising awareness.

We know this is the right path.



Premios Empresa Social

Mejor iniciativa en RSC y Seguridad Vial

Best Initiative in RSC and Road Safety

Junio June 2015



Publifestival

Mejor Acción Social de Relaciones Públicas y mejor Comunicación Interna de los RR.HH.

Best Social Action of Public Relations and best Internal Communication of Human Resources

Junio June 2015



CSR International Excellence Award 2015

Reconocimiento a la Iniciativa de Responsabilidad Social Corporativa

Award for the Initiative of Corporate Social Responsibility

Junio June 2015



CEA

Corporate Engagement Awards 2015

Reconocimiento a la Comunicación Interna

Best project of Internal Communication

Septiembre September 2015

Reconocimientos Awards

El Proyecto Emotional Driving ha obtenido los siguientes reconocimientos:

The Emotional Driving Project has won the following awards:



Premios Eikon (Gold)

Mejor proyecto de Comunicación Interna

Best project of Internal Communication

Octubre October 2015



International Business Awards (Gold)

Mejor proyecto de Comunicación Interna

Best project of Internal Communication

Octubre October 2015



Observatorio de Comunicación Interna e Identidad Corporativa

Comunicación Estratégica orientada al público interno, innovación y excelencia

Strategic Communication oriented to an internal audience, innovation and excellence

Noviembre November 2015



DGT

Best Practice en Seguridad Vial Laboral por la Dirección General de Tráfico

Best Practice in Work Road Safety by the Dirección General de Tráfico

Junio June 2015

2015|16 WINNER



Mercury

Honors en Campañas Corporativas: Prácticas de Responsabilidad Social Corporativa.

Honors in Corporate Campaigns: Practices in Corporate Social Responsibility

Febrero February 2016

Emotional Driving

Challenge 2025

By G. Varri



Agradecimientos Acknowledgements

El ejemplar que hoy tenéis en vuestras manos es el resultado de la **estrecha colaboración** entre un nutrido grupo de personas pertenecientes a empresas y fundaciones tan concienciadas en la conducción responsable como nosotros.

En **Gonvarri Steel Services** queremos agradecer su participación en el proyecto Emotional Driving, y en este libro en particular, a todos aquellos que lo han apoyado desde:

The copy you now hold in your hands is the result of **close collaboration** with a sizeable group of people from companies and foundations who are as aware as we are of driving responsibly.

We at **Gonvarri Steel Services** wish to express our gratitude for their participation in the Emotional Driving project and this book in particular, to all those who have supported it, from:



ATRESMEDIA



Fundación

3M

Fundación **MAPFRE**



LLORENTE & CUENCA

También queremos reconocer el esfuerzo de aquellos que nos han ayudado a hacer realidad Emotional Driving: a Carlos Sainz, al personal de plantas de Gonvarri, a los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, a los especialistas médicos y, muy especialmente, a aquellos que han compartido sus historias personales para recordarnos que lo importante de conducir, es poder contarlo.

We also wish to recognize the efforts of those who have helped us make Emotional Driving a reality: Carlos Sainz, employees at the Gonvarri factories, national safety teams and forces, medical specialists and, very especially, those who have shared their personal stories to remind us that the important thing about driving is to arrive safely and be able to talk about it.



Gonvarri Emotional Driving

te da la oportunidad de concienciar también a una persona especial **enviándole el contenido de este libro.**

Tan solo debes escanear este código o acceder a **www.emotionaldriving.com**

Escribe el mensaje que crees que ayudará a que conduzca de manera segura. A continuación podrás descargar una copia del libro y enviársela a su nuevo destinatario.

Gonvarri Emotional Driving

gives you the opportunity of also raising the awareness of a special person by **sending them the contents of this book.**

Simply scan this code or go to **www.emotionaldriving.com**

Write the message you believe will help them to drive safely. You will then be able to download a copy of the book and send it to its new recipient.



Comparte el espíritu Emotional Driving
Share Emotional Driving Spirit

#EmotionalDriving



collaboration

satisfacción

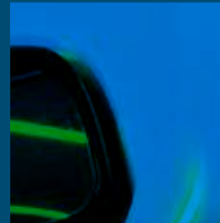
safety

connect



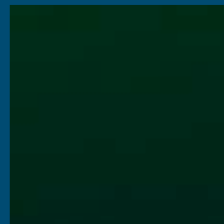
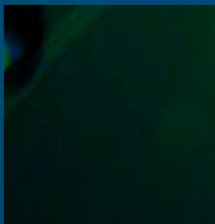
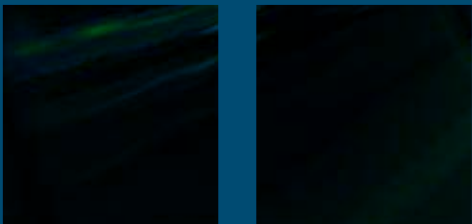
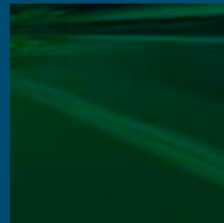
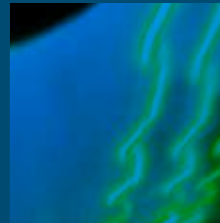
caution

sensibili



life

driver e



change

help

carretera

valores

illusion

responsabilidad

behavior

zar pensar optimism

compromiso

sense

personas

conductor

motion

responsibility

solutions

think

futuro

car

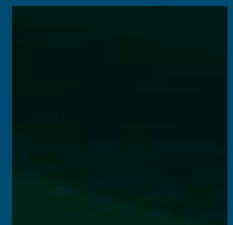
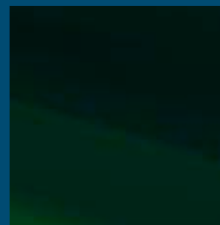
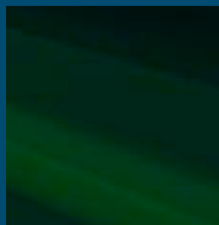
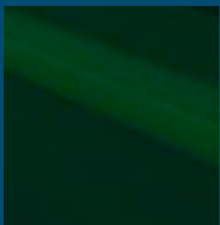
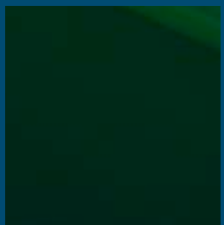
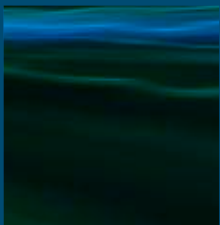
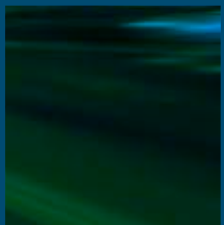
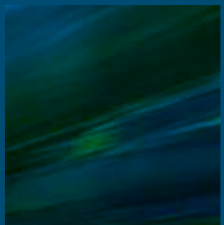
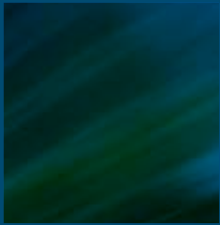
conectar

coche

commitment

people

soluciones



Emotional Driving es el concepto de seguridad vial acuñado por Gonvarri que, a través de mensajes positivos, **nos motiva a conducir de manera responsable.**

Esta iniciativa, cuyo objetivo es fomentar la conducción segura, está protagonizada por los trabajadores de Gonvarri y cuenta con la colaboración de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME).

Emotional Driving is the road safety concept created by Gonvarri that uses positive messages **to motivate us to drive safely.**

This initiative, which aims to encourage safe driving, features the Gonvarri's employees and those of the Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME).

www.emotionaldriving.com



Gonvarri
Steel Services



**Leading
the Change**
2016 / 2018