

Coste-beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (II)

*Cost-benefit of prevention of road labor risks
Coûts-avantages de la prévention des risques professionnels en routes*

Autor:

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT)

Elaborado por:

Manuel Bestratén Belloví
CENTRO NACIONAL DE
CONDICIONES DE TRABAJO. INSHT

Carles Salas Ollé
CERPIE / UPC

Este documento complementa al anterior en el que se recogen los resultados del reciente estudio realizado por el INSHT para analizar la relevancia de las acciones preventivas en materia de riesgos laborales viarios que están aplicando empresas en la senda de la excelencia, junto a su previsible rentabilidad, para proponer en este documento una metodología de análisis coste beneficio.

Las NTP son guías de buenas prácticas. Sus indicaciones no son obligatorias salvo que estén recogidas en una disposición normativa vigente. A efectos de valorar la pertinencia de las recomendaciones contenidas en una NTP concreta es conveniente tener en cuenta su fecha de edición.

1. PROPUESTA METODOLÓGICA PARA EL ANÁLISIS COSTE-BENEFICIO

El sufrimiento personal de las víctimas de los accidentes graves de tráfico no puede nunca expresarse en términos económicos. Ninguna cantidad de dinero puede compensar la pérdida de un ser humano o su invalidez permanente. Sin embargo, y a pesar de ello, es necesario calcular el impacto general que tienen los siniestros de circulación. Sin ello, no sería posible decidir sobre las inversiones públicas o privadas destinadas a reducir los accidentes de tráfico. También es necesario valorar estadísticamente el beneficio medio de la prevención de una víctima individual, para poner dicho beneficio en relación con los costes de las medidas concretas de seguridad vial. Y este impacto general viene representado por el valor de lo que se destruye en los accidentes de tráfico; concepto de destrucción de valor que es de fácil comprensión y asimilación social, como ocurre en otros acontecimientos como los desastres naturales, incendios, etc. Lo que ya no resulta tan fácil es la asignación o la cuantificación económica de este valor de modo que no existe una metodología general universalmente aceptada.

Las pérdidas de producción son uno de los elementos de coste más importantes, sobre todo en el caso de los accidentes más graves.

A su vez, los costes humanos, aquellos asociados al sufrimiento infligido por los siniestros de circulación en las víctimas, son los más difíciles de valorar. Al margen del cálculo de costes de la siniestralidad vial, también es preciso valorar económicamente el beneficio económico que supone la prevención de una víctima mortal, así como la prevención de lesionados de diferente gravedad. Ello permite poner en relación el coste y la efectividad de cada medida de seguridad vial con los beneficios derivados de la prevención de víctimas de accidentes. Aquellas medidas cuyos beneficios superen a sus costes, por ejemplo, deberán ser priorizadas con respecto a las que llevan asociados costes que superen a los beneficios.

La estimación de los costes de los accidentes de tránsito se puede establecer identificando cinco principales partidas de gasto: a) costes médicos, b) costes por pérdidas de productividad, c) costes humanos por daños sufridos y pérdida de bienestar, d) costes materiales por daños a la propiedad y e) costes administrativos, tal y como se puede observar en la siguiente figura 1. Los costes a), b) y c) son costes asociados a las víctimas.

Estos cinco elementos principales de costes se pueden dividir en dos grupos principales. El primer grupo incluye todos los elementos de coste para los que normalmente

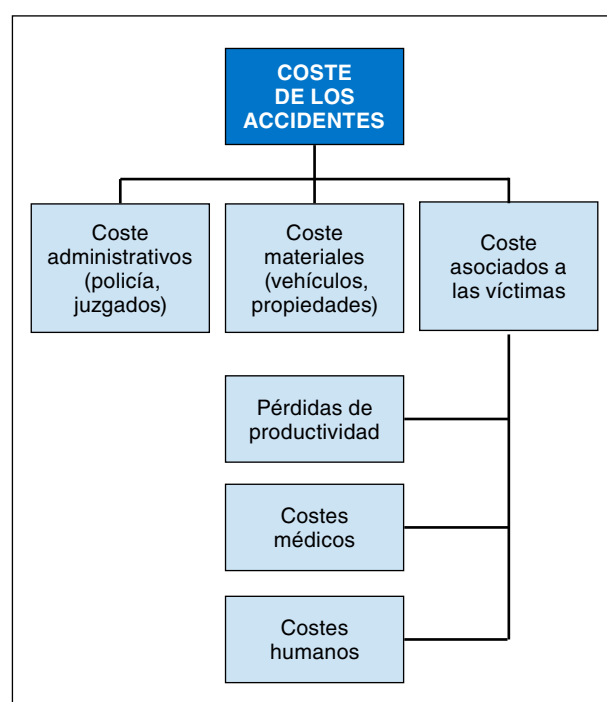


Figura 1. Tipos de costes de los ALT

existen precios de mercado (a, b, d, y e). El problema mayor reside en monetizar la llamada parte inmateral en que se configura un segundo grupo (c).

En este trabajo, se plantean dos enfoques aplicables al Análisis Costo-Beneficio (ACB) en seguridad laboral vial, uno integral, directamente relacionado al ACB (derivado del estudio Rosebud como fuente principal); y otro directamente relacionado con el estudio de los costes de accidentalidad laboral clásicos, planteando el coste de los accidentes viales a través del estudio de los “elementos de producción” (plantilla de cálculo de costes de accidentalidad)

Enfoque integral del ACB

En el primero de los enfoques, se presenta un modelo de evaluación simplificada del coste beneficio de la acción preventiva en la empresa ante los riesgos laborales viales.

Tal ACB tiene como objetivo encontrar si una propuesta de actuación es eficiente económicamente y en qué medida lo es, considerando diferentes alternativas.

Se utilizan varias medidas de eficiencia para llevar a cabo un ACB:

- El valor actual neto (VAN) del proyecto: El valor presente neto de un proyecto se define como la diferencia monetaria entre el valor de todos los beneficios de una intervención específica y el valor de todos los costes necesaria para llevarlas a cabo. Diferentes beneficios se añaden habitualmente para obtener beneficios totales mientras que los beneficios negativos (por ejemplo, aumento del tiempo de viaje) se restan.
- La relación costo-beneficio, que se define como:

$$\text{Relación costo - beneficio} = \frac{\text{Valor actual de todos los beneficios}}{\text{Valor actual de los costes de implementación}}$$

- La tasa interna de retorno (TIR): la tasa de interés a la que el valor actual es igual a cero.

El análisis costo-beneficio es especialmente útil en aquellas áreas de formulación de políticas o de toma de decisiones donde:

- hay múltiples objetivos de políticas (por ejemplo, seguridad, medio ambiente y movilidad);
- algunos objetivos están en conflicto (como es el caso bien conocido de la seguridad o de medio ambiente frente a la movilidad);
- los objetivos se refieren a bienes que no tienen precios de mercado (como es el caso de los aspectos de seguridad, medio ambiente y movilidad).

Desde luego, en el ACB deben ser considerados los diferentes niveles de gravedad de las lesiones. Como se ha dicho, este modelo se basa en el citado proyecto ROSEBUD (2006) de la Unión Europea, el cual delimitó el marco para la evaluación en formato ACB de las medidas de seguridad vial. Hasta ese momento no se disponía de herramientas especializadas en la evaluación de la seguridad vial, por lo que ha constituido una referencia imprescindible a la hora de plantear un modelo de ACB para los planes de seguridad laboral vial de las empresas

Estructura del ACB

La estructuración de actividades del análisis coste beneficio propuesto por el proyecto “Rosebud”, el consorcio

internacional para los planes de seguridad vial de las empresas, es la siguiente:

1. Definir unidades para cada una de las medidas componentes del plan de seguridad vial
2. Determinar otros parámetros (por ejemplo duración de las medidas)
3. Estimar la efectividad de cada una de las medidas componentes del plan que sean pertinentes en términos del número de (objetivo) accidentes que se puede esperar que prevenga por unidad de ejecución la medida, por ejemplo, la reducción de velocidad km / h.
4. Estimar efectos adicionales de las medidas (por ejemplo reducción de ruido o de contaminación)
5. Estimar los costes de implementación y mantenimiento de las medidas.
6. Investigar los valores monetarios de todos los efectos pertinentes (por ejemplo, las muertes, daños personales sufridos, emisiones, tiempo de viaje, la movilidad, el ruido).
7. Estimar los beneficios de las medidas.
8. Actualizar anualmente el valor monetario de todos los costes y beneficios
9. Calcular el ratio coste-beneficio
10. Redactar y presentar los resultados

En el presente trabajo se han identificado los componentes del plan de seguridad vial más utilizadas por las empresas españolas que conforman la muestra del trabajo de campo del INSHT y por las muestra de empresas británicas del DfBB. En el modelo propuesto, la efectividad de las componentes del plan se ha considerado de forma agregada y en términos de reducción de la siniestralidad. La estimación de los efectos adicionales como los medioambientales no se ha llevado a cabo. Los efectos (beneficios) considerados para su valoración económica son los apuntados en el estudio del “Rosebud”. El método de valoración monetaria de los efectos de la seguridad vial es el basado en el Valor de la Vida Estadística (VVE).

Para valorar el beneficio de evitar la pérdida de una vida humana se recurre al *Valor Estadístico de la Vida (VVE)*, que es un concepto que sirve para monetizar los efectos de la seguridad en el contexto de la seguridad vial. *El valor de la vida estadística (VVE), en el contexto específico de las medidas de seguridad vial, refleja la máxima suma de dinero que la población está dispuesta a pagar a cambio de reducir la tasa de mortalidad de los accidentes de tráfico. Refleja, por tanto, el valor atribuido a las pérdidas o costes humanos que la siniestralidad vial impone a la sociedad* (Abellan et al. 2011).

El VVE se compone de dos partes una inmateral, asociada a la persona, y otra material asociada a la persona y a la sociedad:

- Parte inmateral (todo aquello que no tiene asignado un precio en el mercado) que representa la pérdida de la alegría de la vida y el coste del dolor, la tristeza y la angustia de las víctimas y familiares, también llamadas pérdidas humanas.
- La parte material asociada a la persona es la pérdida de consumo tangible e intangible en los años de vida perdidos.

Para la sociedad, sin embargo, hay dos componentes más que determinan el valor monetario de la prevención de las muertes en la carretera: las pérdidas por lo que las víctimas dejan de producir y los costes médicos. Las personas, de

forma individual, no incluyen estos costes en su valoración de la reducción del riesgo porque son asumidos por otros.

El VVE para España ha sido estimado por Abellán et al. (2011) en 1.300.00 € que se elevan a 1.400.000 € tras contabilizar las pérdidas netas de output y los costes médicos y de ambulancia, este nuevo valor recibe el nombre de Valor por Evitar o Prevenir un Fallecimiento (VPF). Los autores de la estimación señalan que este valor VPF se encuentra en la línea intermedia de los valores oficiales empleados en países como Francia o Alemania, donde el VPF es más bajo, o de Reino Unido o Estados Unidos, donde el VPF es más alto.

Una vez argumentada la base conceptual del modelo, se deben modelar los costes y los beneficios del PSLV (Plan de Seguridad Laboral Vial). De los datos empíricos obtenidos en los trabajos de campo y las investigaciones de los estudios realizados se sabe que:

- En cuanto a los costes a considerar, estarán formados por los elementos constituyentes del PSLV. Tanto en el estudio de campo del INSHT como en la muestra DfBB, las componentes, C_i , de mayor relevancia desde el punto de vista de su uso en las empresas, son:
 - C_1 Entrenamiento y formación
 - C_2 Evaluación de riesgos
 - C_3 Uso de dispositivos (móvil, GPS)
 - C_4 Vigilancia de la salud (vista, oído ,etc.)
 - C_5 Comunicación de incidencias
 - C_6 Selección de vehículos seguros
 - C_7 Inspección y mantenimiento periódico de vehículos
 - C_8 Comunicación de averías
 - C_9 Promoción de teleconferencias
 - C_{10} Flexibilidad horaria
 - C_{11} Investigación de accidentes
- Los beneficios, que serán el valor monetario de la reducción de la siniestralidad laboral vial debido a la implementación del PSLV. De los estudios sobre valoración de los beneficios en los ACB de seguridad vial, surge el marco conceptual de la tabla 1, proponiéndose que se aplique a las distintas tipologías de accidente según gravedad, dando lugar a los niveles de coste de la tabla 1 bis, siendo "Sc" el salario corregido donde el factor de corrección (un multiplicador >1) recoge el impacto de los costes de capacitar al trabajador sustituto para que tenga la misma productividad que el

Componente de coste			
Individual	Pérdida humana o personal		
	Pérdida de consumo	Pérdida Bruta de producción	
Social	Pérdida neta de producción = (Pérdida bruta de producción – Pérdida de consumo)		
	Costes médicos		

Tabla 1. Tipos de coste de los ALT. Fuente: Wijnen (2009)

	Pérdida humana	Pérdida Consumo	Pérdida Bruta de producción	Costes médicos	Pérdida neta de producción
Coste accidente mortal	VALOR POR PREVENIR UN FALLECIMIENTO (VPF) 1,4 M €				
Coste accidente muy grave	A1	A2	(145 x Sc)	A3	A4
Coste accidente grave	B1	B2	(143 x Sc)	B3	B4
Coste accidente leve	C1	C2	(22 x Sc)	C3	C4

Tabla 1 bis. Elementos constituyentes para la estimación de los costes de los ALT

que sustituye. Se asume pues que habrá unos costes de formación o adiestramiento en el puesto de trabajo y de equipamiento material que habrá que ponderar en cada caso. Además, las cifras que multiplican el factor "Sc" se establecen en función de la mediana de duración de la ausencia del trabajador lesionado en cada una de las tipologías de accidente (mortal, muy grave, grave o leve). Estas estimaciones se han obtenido a partir del tratamiento estadístico de los datos facilitados por la Secretaría de Estado en los Partes Anonimizados de accidentes de Trabajo. De la misma manera, debe recalcar que la mediana se utiliza como aproximación de la pérdida de productividad ya que muchas de las empresas no hacen suplencia si la baja laboral del accidentado es inferior a un mes.

Modelo simplificado de cálculo del ratio beneficio-coste para la empresa (Ver tabla 2)

$$\frac{B}{C} = \frac{\alpha_1 1.400.000 + \alpha_2 145 S_c + \alpha_3 143 S_c + \alpha_4 22 S_c + CM + CA}{\sum_{i=1}^{11} C_i \times FM_i}$$

B: Componentes del beneficio
$B = \alpha_1 1.4 + \alpha_2 145 S_c + \alpha_3 143 S_c + \alpha_4 22 S_c + CM + CA$
α_1 es la disminución anual en el nº de accidentes mortales debidos al PSLV
α_2 es la disminución anual en el nº de accidentes muy graves debidos al PSLV
α_3 es la disminución anual en el nº de accidentes graves debidos al PSLV
α_4 es la disminución anual en el nº de accidentes leves debidos al PSLV
CM es el coste material del vehículo y otros
CA costes administrativos (a destacar los judiciales y otros de carácter legal)
C: Componentes del coste
$C = \sum_{i=1}^{11} C_i \times FM_i$
C_1 Entrenamiento y formación
C_2 Evaluación de riesgos
C_3 Uso de dispositivos (móvil, GPS)
C_4 Vigilancia de la salud (vista, oído ,etc.)
C_5 Comunicación de incidencias
C_6 Selección de vehículos seguros
C_7 Inspección y mantenimiento periódico de vehículos
C_8 Comunicación de averías
C_9 Promoción de teleconferencias
C_{10} Flexibilidad horaria
C_{11} Investigación de accidentes
FM_i es el coste de mantenimiento de cada medida

Tabla 2. Componentes de coste-beneficio según el modelo simplificado

$$\frac{B}{C} = \frac{\alpha_1 1.400.000 + \alpha_2 (145 S_C + A_1 + A_3) + \alpha_3 (143 S_C + B_1 + B_3) + \alpha_4 (22 S_C + C_1 + C_3) + CM + CA}{\sum_1^{11} C_i \times FM_i} \quad [1]$$

Es a través de la cuantificación inicial de cada tipología de accidente, así como su posterior comparación en el tiempo en base a las medidas o actuaciones desarrolladas, que se pueden establecer estos valores de seguimiento en ACB (se trata de una sistemática utilizada en países que llevan a cabo este tipo de ACB tales como GB, Australia, Holanda o USA).

Evolución del modelo

Este modelo simplificado es formalmente robusto en cuanto a fundamentación empírica, pero, con todo, encierra algunas limitaciones puesto que sólo contempla aquellos costes que revierten directamente sobre la empresa. En el nuevo entorno de sostenibilidad y responsabilidad social, es ampliamente aceptado que los costes personales, sociales y ambientales, acaban, de una forma u otra, revirtiendo directamente sobre la empresa. Así pues una empresa con visión evolutiva sistémica, acabará eliminando el término *simplificado* del modelo e incorporando los costes humanos y los sociales con la expresión [1] arriba indicada. Con tal expresión se puede apreciar cómo se deben computar los costes debidos a pérdidas humanas y los costes médicos.

Enfoque de los “elementos de producción”

En el segundo de los enfoques, la idea se simplifica en la pretensión de poder calcular el coste de cada uno de los accidentes acaecidos, desglosando cada concepto de coste en particular y otorgando valores que acabarán siendo tipificados para simplificar el cálculo cotidiano, para así poder obtener un resultado total de costes por accidentalidad vial en un periodo determinado. Esto permite, llevar a cabo un planteamiento de coste-beneficio en la gestión preventiva de este tipo de accidentes.

Lo esencial para poder llevar a cabo un ACB es el poder conocer cuál es el coste de la accidentalidad laboral vial, por lo que se propone la cuantificación de los accidentes laborales viales a través de una plantilla de cálculo de costes (método de cálculo también llamado de elementos de producción) que permita recoger las fuentes diversas de coste que pudieran existir en una incidencia de estas características. Basándose en plantillas de cálculo de costes contrastadas y validadas para el cálculo de accidentes laborales en general, e integrando los elementos y aspectos recogidos en la extensa bibliografía consultada, se dispone la siguiente plantilla, entendiendo que el enfoque es hacia coste de empresa y, por lo tanto, los conceptos que la integran están sesgados en este sentido. Resulta obvio conceptual los costes sociales que pudieran repercutir en la empresa pero, con el fin de evitar una posible interpretación excesivamente favorable hacia los intereses de los gestores de la prevención y de la seguridad laboral vial, a la hora de computar los costes asociados para establecer ACB que interrelacionen costes de accidentes prevenidos con costes de actuaciones preventivas, no se debe proponer modelos de cálculo de costes que sean susceptibles de ser puestos en duda por interlocutores de empresa determinados.

Desde luego, es importante disponer de datos de costes de accidentalidad para poder establecer medidas de

intervención centradas en el análisis coste-beneficio, por lo que debe trasladarse esta necesidad al ámbito de las empresas con sistemas de cálculo de costes simplificados, efectivos y operativos que permitan desarrollar este imprescindible aspecto de gestión. Si no se sabe qué costes existen no es posible establecer ningún tipo de análisis coste-beneficio y, por consiguiente, no es posible trasladar la gestión preventiva a ese plano quedando en precario dicha gestión frente a las demás áreas de gestión en las empresas.

El coste total, según Murray, W (2011) tiene los siguientes posibles componentes:

- Costes de vehículo: reparaciones, recuperación y gastos de garaje, tiempo de inactividad del vehículo y su reemplazo, nuevo vehículo si se da de baja, reducción del valor residual, leasing de vehículo arrendado, incremento de primas de seguros.
- Costes del conductor: pérdida de experiencia o conocimientos, compensación por daños personales, pérdida de productividad durante las lesiones, reemplazo del trabajador, coste sanitario, asesoría o asistencia diversa, nueva valoración y formación.
- Costes de terceras partes: daños de vehículos, tiempo de inactividad del vehículo y pérdida de ingresos, daños a la propiedad, compensaciones por lesiones y rehabilitación, costes hospitalarios, peritos, abogados, informes policiales, multas, agravamientos.
- Otros costes: retrasos en entregas, penalizaciones por retrasos, ventas perdidas, valores perdidos, daños a la propiedad propia, tiempo invertido en la investigación, tiempos de gestión y administración perdidos, daños a la imagen, mayor concentración del trabajo, tasas o impuestos adicionales para mejoras de la seguridad vial.

En la plantilla de cálculo de la tabla 3 se recogen los conceptos clásicos de cálculo de costes de siniestralidad existentes, así como los conceptos antes descritos.

Cada uno de los conceptos de coste expuestos queda definido en sí mismo, quedando uno de ellos, el correspondiente a “Coste impacto accidente sobre trabajadores potencialmente expuestos”, que sirve para poder cuantificar un aspecto cualitativo de los accidentes que tiene que ver con pérdidas de eficiencia en otros trabajadores no accidentados pero sí influenciados por los accidentes. Este se define como un valor basado en la corrección aplicada según el número de personas que resultan influenciadas por el efecto del accidente en sí mismo. Se trata de una estimación para cuantificar el impacto del accidente sobre los trabajadores. (A. Gil Fisa y L. Pujol Senovilla -INSHT).

Se aplica un coeficiente multiplicador (coeficiente x valor por hora categoría) que se rescata de la tabla 4, con el fin de asignar una pérdida económica en concepto de pérdida de productividad, por parte de los trabajadores no accidentados pero que se han visto influenciados por el accidente.

Integrando el coste de cada uno de los accidentes acaecidos a la investigación del mismo, y obteniendo el sumatorio de costes totales, así como permitiendo la clasificación de las diferentes tipologías de accidentes, se va obteniendo la cifra de costes que será fundamental para poder plantear líneas de actuación preventivas, que

Costes del trabajador / trabajadores					
Coste horas perdidas trabajador día accidente	h	horas	X Coste hora/trabajador		€
Coste horas perdidas por ayudas al accidentado	h	horas	X Coste hora/trabajador		€
Costes desplazamientos accidentado		km	X Precio km		€
Coste tiempo dedicado investigaciones accidentes		horas	X Coste hora/Técnico PRL		€
Coste dedicado por el servicio médico de la empresa		horas	X Coste hora/Personal sanitario		€
Coste material botiquín u otros costes sanitarios		unidad	Precio material botiquín		€
Coste empresa compensación accidente		precio día base acciden.	Precio día base acc X supl. Cotiz. X días cotizables baja		€
Costes S.S. periodo incapacidad		precio día base acciden.	Precio día base acc. X cotiz. X días cotiz. baja		€
Coste impacto accidente sobre trabajadores potencialmente expuestos		corrección tamaño empresa	X Coste hora/trabajador		€
Incrementos de costes para mantener la producción					
Coste sustituido trabajador		horas/día	Hora/día X hora ordinaria categ. X días Sust. baja		€
Coste formación al trabajador nuevo		horas/día	Hora/día X hora ordinaria categoría		€
Valoración de costes materiales por accidente					
Costes de reparaciones		unidad			€
Coste de personal		horas/día	Hora/día X hora ordinaria categoría		€
Costes de recuperación de vehículos y gasto de garage					€
Costes de tiempo de inactividad del vehículo y su reemplazo					€
Costes de nuevo vehículo (si se da de baja el accidentado) Costes de leasing de vehículo arrendado (si es el caso)					€
Reducción del valor residual del vehículo accidentado					€
Incremento de primas de seguros					- €
Otros coste					
Retrasos en entregas y sus penalizaciones (si es el caso)					€
Ventas y/o valores perdidos					€
Multas y/o sanciones					€
Daños materiales diversos (no vehículos)					€
Tiempos y honorarios en caso de judicialización del caso					€

Tabla 3. Plantilla para la recogida de costes de los ALT.

Tamaño / Área de trabajo	Trabajo en cadena	NO Trabajo en cadena
1 - 5	1	0
6 - 10	2	1
11 - 25	4	2
26 - 50	6	3
> 50	8	4

Tabla 4. Coeficiente multiplicador para la estimación de coste en función del tamaño de empresa y el tipo de trabajo del trabajador accidentado

obviamente tendrán también un coste, orientadas hacia la eliminación o reducción de riesgos identificados en las

investigaciones y cuyas consecuencias estarán cuantificadas en los costes.

A base de experimentar este apartado de gestión, se podrán llegar a tipificar determinados cálculos de costes evitando el cálculo detallado en cada caso y, así, simplificar el esfuerzo y el tiempo de dedicación a todo ello por parte de los técnicos. Asimismo, será posible, habiendo identificado y clasificado los accidentes por tipologías y causalidad, calcular costes específicos y plantear así medidas también específicas (y su ACB) para combatir los accidentes.

Solamente calculando el coste de cada accidente y obteniendo cifras totales, se podrá afrontar una gestión integral en seguridad laboral vial que sirva para poder llevar a cabo un análisis coste-beneficio de forma adecuada.

BIBLIOGRAFÍA

INSHT- CERpIE /UPC, 2014

Coste-beneficio de la acción preventiva frente a los riesgos laborales viarios. Propuesta de modelo para su evaluación

INSHT

Análisis coste-beneficio de la acción preventiva de riesgos laborales

Notas Técnicas de Prevención: 982 y 983.

GENERALITAT DE CATALUÑA. DEPARTAMENTO DE EMPRESA Y OCUPACIÓN.

Estadística de los costes de los accidentes de trabajo, 2010 (actualizado en 2012).

<http://www20.gencat.cat/docs/observatoritreball/Generic/Documents/Treball/Estadistica/Costos%20sinistralitat/2010/Arxius/costos%202010.pdf>

ROSEBUD, 2003

Screening of efficiency assessment experiences. State of the art.

GRAYSON, G.B. & HELMAN, S. , 2011

Work related road safety.

British Journal of Midwifery (Vol. 16)

HEALTH AND SAFETY EXECUTIVE, 2014

Driving at work. Managing work-related road safety

Los redactores de esta NTP lo han sido también de la Guía Técnica que sobre este mismo tema ha editado el Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña (2015), con la colaboración de un grupo de especialistas en la materia, de la que se han extraído estos documentos. El INSHT ha sido institución colaboradora.

Se agradecen las aportaciones de: Conxita Riasol, Carles Salas, Enric Rodà, Francesc Fransí, Francisco Castillo, Jordi Rabassó, Josep Lluís Pedragosa, Josep Maria Rovira, Josep Orrit, Manel Ferri, Miquel Subirachs, Mònica Roche, Rafael Nadal y Raquel Sellarés