

Máster Universitario en Gestión de Prevención de Riesgos
Laborales

Facultad de Ciencias del Trabajo

Universidad de León

Curso 2016 / 2017

PLAN DE MOVILIDAD

MOBILITY PLAN

Realizado por el alumno D^a. Ester Pascuas Fernández

Tutorizado por el Profesor D. Jesús Ramiro Cepeda Riaño

Índice de Contenidos

RESUMEN	1
ABSTRACT	2
1. OBJETIVOS	3
2. METODOLOGÍA.....	4
3. INTRODUCCIÓN.....	5
4. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA SINIESTRALIDAD.....	6
5. DEFINICIONES.....	7
6. FACTORES DE RIESGO	9
7. LEGISLACIÓN.....	10
8. BENEFICIOS DE LA IMPLANTACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD ...	13
9. ETAPAS PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD	14
9.1. CONCIENCIACIÓN EMPRESARIAL	15
9.2. RECOGIDA DE INFORMACIÓN	18
9.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL	20
9.4. IMPLANTACIÓN	21
9.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL	23
10. PLAN DE MOVILIDAD DE VIDA – VÉRTICE DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO DE ALIMENTOS (GALLETAS GULLÓN S.A.)	25
10.1. CONCIENCIACIÓN EMPRESARIAL.....	25
10.1.1. Compromiso de la Empresa.....	25
10.1.2. Designar a los responsables del Plan	28
10.1.3. Movilizar la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores .	30
10.2. RECOGIDA DE INFORMACIÓN.....	31
10.2.1. Datos y características de la empresa.....	31
10.2.2. Análisis de Movilidad de los Trabajadores.....	32
10.2.3. Análisis de la Accidentabilidad Vial de la Empresa.....	40
10.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL.....	41
10.4. IMPLANTACIÓN	43
10.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL.....	50
11. CONCLUSIONES.....	53

12.	BIBLIOGRAFÍA	54
13.	ANEXOS	56
13.1.	ENCUESTA DE HÁBITOS DE MOVILIDAD	56

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1.	Porcentaje de Accidente de Tráfico Laboral por Accidente de Trabajo según Gravedad Año 2015. (Informe de accidentes laborales de tráfico 2015).....	6
Ilustración 2.	Etapas para la elaboración de un Plan de Movilidad	14
Ilustración 3.	Organigrama de la estructura organizativa	28
Ilustración 4.	Vista aérea de la fábrica de VIDA y el municipio de Aguilar de Campoo al fondo	32
Ilustración 5.	Lugar de residencia de los trabajadores	33
Ilustración 6.	Distancia que recorren los trabajadores desde su domicilio hasta el centro de trabajo	34
Ilustración 7.	Horarios de trabajo	34
Ilustración 8.	Medio de transporte utilizado por los trabajadores para ir a trabajar ..	35
Ilustración 9.	Interés de los trabajadores por compartir coche para ir a trabajar	35
Ilustración 10.	Principales factores de riesgo encontrados al ir a trabajar.....	36
Ilustración 11.	Zonas encontradas de mayor atasco al ir a trabajar	37
Ilustración 12.	Zonas que se consideran más peligrosas del trayecto al ir al trabajo	37
Ilustración 13.	Lugares en los que los trabajadores de VIDA han tenido accidentes laborales viales según los cuestionarios de movilidad	39
Ilustración 14.	Accidentabilidad vial de la empresa	41

Índice de Tablas

Tabla 1.	Datos y características de la Organización	31
Tabla 2.	Accidentabilidad en VIDA en el año 2013	40
Tabla 3.	Accidentabilidad en VIDA en el año 2014.....	40
Tabla 4.	Accidentabilidad en VIDA en el año 2015.....	40
Tabla 5.	Accidentabilidad en VIDA en el año 2016.....	40
Tabla 6.	Evaluación del riesgo vial de la Organización	42

RESUMEN

En el presente proyecto se aborda, debido a su importancia en el ámbito de la Prevención de Riesgos Laborales, la Seguridad Laboral Vial como una de las partes a implantar en el Sistema de Gestión de la Prevención de la Organización.

En la primera parte del trabajo, se analiza la situación actual sobre la siniestralidad existente debido al gran número de accidentes de tráfico laborales que suceden. Se introducen definiciones de los términos más comunes referentes a la movilidad de los trabajadores, accidentabilidad vial, etc. y se enumeran y describen los posibles factores de riesgo que pueden influir en los accidentes ocurridos en los desplazamientos relacionados con el trabajo. También se incluye la Legislación y Normativa aplicable y que regula dichos riesgos. Seguidamente se exponen los beneficios de la implantación de un Plan de Movilidad en la Organización, la herramienta para gestionar la prevención en materia de seguridad vial.

Por otro lado, se identifican los diferentes apartados de los que consta un Plan de Movilidad. Se desarrollan y desglosan, explicando las características y factores a tener en cuenta en cada una de las etapas del Plan.

Por último, en la parte final del trabajo, se aplica la teoría del apartado anterior a una Organización real. Se trata de la realización del Plan de Movilidad de la empresa VIDA (Vértice de Innovación y Desarrollo de Alimentos, perteneciente al Grupo de empresas Galletas Gullón S.A.).

ABSTRACT

Due to its importance in the field of Occupational Risks Prevention, In the present project the Occupational Road Safety is addressed as one of the parties to be implemented in the Company's Prevention Management System.

In the first part of the project, the current situation regarding the existing accident rate is analyzed due to the large number of traffic accidents that take place. Definitions of the most common terms as the mobility of workers or accident rate are introduced. And the possible risk factors that can influence the accidents occurred in the work displacements are listed and described. It is also included the applicable legislation and regulations which regulates these risks. Then, the benefits of the implementation of a Mobility Plan in the Organization, the tool to manage road safety prevention, are presented.

Furthermore, the different sections of a Mobility Plan are identified. They are developed and broken down, explaining the characteristics and factors to be considered in each of the stages of the Plan.

Finally, in the final part of the project, the theory of the previous section is applied to a real Organization. It is the implementation of the Mobility Plan of the Company VIDA (Vértice de Innovación y Desarrollo de Alimentos, belonging to the Gullón S.A. Group of Companies).

1. OBJETIVOS

El uso del vehículo en el entorno laboral ha aumentado en gran medida desde hace años, debido mayoritariamente al crecimiento del número de vehículos utilizados y a la tendencia de situar las empresas hacia los alrededores de las ciudades. Estos factores han producido un aumento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos laborales, lo que ha supuesto paralelamente un incremento de accidentes laborales de tráfico.

Actualmente, el accidente de tráfico laboral es una de las mayores causas de mortalidad en accidentes de trabajo (la segunda causa en 2016 después de infartos y derrames cerebrales). Además, los desplazamientos in itinere ocasionan un gran número de bajas por accidentes de circulación y es un factor generador de gran parte del absentismo laboral.

Aun así, conociendo estos datos, la Seguridad Vial no se acaba de valorar y en la mayoría de las Organizaciones no se tiene en cuenta como riesgo laboral, y mucho menos se implanta como un elemento más del sistema de gestión de prevención.

La elaboración de este proyecto tiene como objetivo conocer los riesgos laborales viales existentes y sus factores, saber cómo poder evaluarlos y establecer acciones preventivas para disminuirlos o llegar a evitarlos. También, aumentar la sensibilización de los trabajadores sobre el problema de los accidentes de tráfico, promover las conductas seguras en la conducción y aumentar la integración de este tipo de riesgos en la gestión de la prevención de la empresa.

Por otro lado, conlleva a la aplicación práctica de la realización de un estudio sobre la movilidad y la accidentabilidad vial en una organización como es VIDA. Se trata de una empresa con un gran número de trabajadores, lo que a su vez implica tener un gran número de traslados en vehículos y sus correspondientes riesgos y accidentes viales. Mediante este ejemplo se evaluarán y se intentará contribuir en la disminución del número de accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

2. METODOLOGÍA

Para la realización del presente trabajo se ha seguido una metodología diversa y variada, en cuanto a recopilación de información y elaboración de documentación.

La primera labor realizada fue la investigación y búsqueda de información en el campo de la Seguridad Vial, los accidentes de tráfico laborales y como gestionar su prevención mediante el Plan de Movilidad. Una vez tomado el primer contacto con dicha información, se elaboró un posible índice de contenidos para estructurar inicialmente el trabajo, que después fue modificándose.

Al estar en la etapa de la realización de prácticas en la empresa VIDA consideré y planteé la opción de llevarlo a cabo sobre el caso real de la propia organización, ya que allí no se disponía de un Plan de Movilidad. La propuesta fue aceptada por lo que decidí realizar el trabajo desarrollando primero la parte teórica y después la parte práctica aplicándola a la dicha empresa.

Allí pude recopilar información sobre la propia organización como el número de trabajadores o cómo era la estructura organizativa de la empresa.

Después elaboré un cuestionario para entregárselo a los empleados y conocer más información sobre cómo era la movilidad de los trabajadores, es decir, sus horarios de trabajo, su lugar de residencia, el medio de transporte que utilizaban, si compartían el vehículo o no, etc.

La forma de reparto de los cuestionarios fue entregándolos directamente a los trabajadores en la propia fábrica y también enviándoselos por correo electrónico. Una vez respondidos, se podían devolver dentro de un plazo determinado de 15 días, bien vía correo electrónico o dejándolos en la propia oficina.

A raíz de esto fui recogiendo y registrando todas las respuestas y propuestas reflejadas en los cuestionarios para luego contrastarlas y evaluarlas.

Una vez terminada esta fase, comencé a recopilar más información sobre la legislación y normativa aplicable y documentación sobre la estructura y contenidos mínimos de los Planes de Movilidad.

Con esta información fui elaborando y desarrollando, primero una parte introductoria, y después fui redactando paralelamente la parte teórica y la parte práctica, en este caso de la Organización VIDA.

A la vez que lo iba elaborando, se han hecho las correspondientes revisiones y correcciones por el tutor.

Para finalizar, la redacción de las conclusiones como reflexión final y la bibliografía con la recopilación de las fuentes de información utilizadas.

3. INTRODUCCIÓN

Dentro del concepto de accidente de trabajo viene incluido el concepto de accidente de tráfico laboral, ya sea “in itinere” o en jornada laboral. Es por esta razón que se deben incluir estos riesgos dentro de la gestión de la prevención de riesgos laborales, incorporando la cultura de la seguridad vial en la empresa.

El Plan de Movilidad es una herramienta que, tras conocer la situación de la empresa en ámbitos de movilidad, ayuda a la empresa a mejorar determinados aspectos de la siniestralidad laboral.

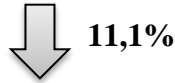
De una forma más amplia, el Plan de Movilidad se podría definir como una estrategia o conjunto de estrategias y acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa. Es decir, como el conjunto de medidas para la gestión racional de los desplazamientos y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidentes de tráfico y los impactos ambientales y sociales del trabajador. Dicho de otro modo, es el conjunto de actividades para conseguir un desplazamiento eficiente y sostenible de los trabajadores a su puesto de trabajo, velando por prevenir los riesgos derivados de los desplazamientos por motivo laboral, tanto de los desplazamientos in itinere como de los efectuados en jornada laboral.

Para entender correctamente el significado del Plan de Movilidad es necesario conocer previamente otros datos y conceptos relacionados que se explican a continuación.

4. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA SINIESTRALIDAD

En el año 2015, según los datos publicados por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social en su anuario de estadísticas, se contabilizaron un total de 529.248 accidentes de trabajo con baja. De los cuales 58.842 fueron accidentes de tráfico, llamados accidentes laborales de tráfico (ALT) que representan un 11,1% del total de accidentes de trabajo.

ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA 2015 (529.248)



ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO (58.842)

Como consecuencia de estos 58.842 sucesos, 173 personas fallecieron, y hubo 980 heridos graves, según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Según el último Informe de accidentes laborales de tráfico de 2015, se exponen los siguientes Gráficos representativos, y se extraen las siguientes conclusiones: (ver Figura 1)

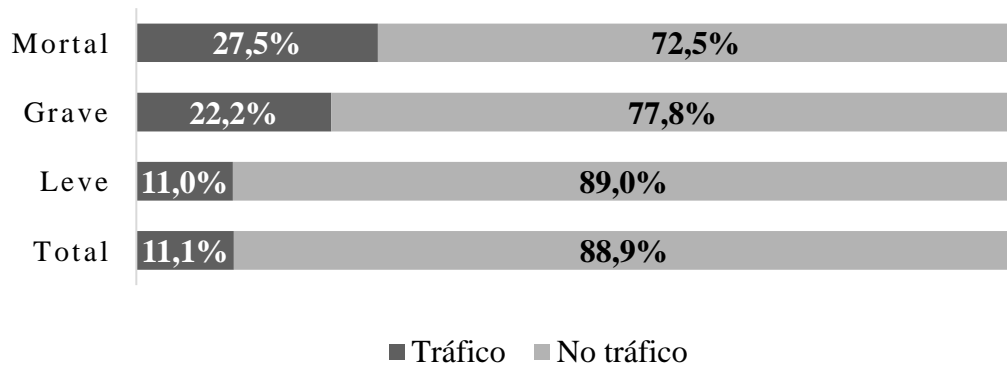


Ilustración 1. Porcentaje de Accidente de Tráfico Laboral por Accidente de Trabajo según Gravedad Año 2015. (Informe de accidentes laborales de tráfico 2015)

En términos de gravedad, la importancia del ALT es indudable, ya que su porcentaje de aparición va aumentando a medida que crece la gravedad del suceso: en los accidentes de trabajo leves el peso porcentual del ALT es del 11,1%, aumenta en el caso de los accidentes de trabajo graves al 22% y en el caso de los accidentes de trabajo mortales los ALT representan más del 27,5%, alcanzando los 173 fallecidos.

5. DEFINICIONES

Para entender correctamente el significado del Plan de Movilidad es necesario conocer previamente otros conceptos relacionados.

- **MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES**

Aquellos desplazamientos que realizan los trabajadores de forma habitual desde su domicilio hasta su centro de trabajo, dentro del período de tiempo prudencial que, usualmente, se invierte para realizar dicho trayecto, sin ser alterado por desviaciones temporales anormales o motivadas por intereses estrictamente personales, utilizando un medio de transporte adecuado y habitual, cuya finalidad directa del desplazamiento está determinada por el trabajo.

- **ACCIDENTABILIDAD VIAL**

Es la frecuencia o índice de que ocurra un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades, en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario.

- **SEGURIDAD LABORAL VIAL**

Es el conjunto de conocimientos, técnicas, procedimientos y estrategias inter y multidisciplinarias que abordan el análisis y la intervención sobre el conjunto de factores y condicionantes que intervienen en el desarrollo de un suceso relacionado con el tráfico que tiene, o puede tener, repercusiones en la seguridad y salud de los trabajadores. Estos factores y condicionantes pueden exponer al trabajador a sufrir un accidente de tráfico laboral.

- **ACCIDENTE DE TRÁFICO LABORAL**

Aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos de ida y vuelta del domicilio al centro de trabajo, y siempre que intervenga un vehículo de circulación.

Estos se pueden clasificar en dos tipos diferentes:

- **ACCIDENTE DE TRÁFICO “IN ITINERE”**

Aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. No obstante, el percance debe cumplir una serie de características para considerarse como tal.

- Ha de producirse en el trayecto que el empleado utiliza, habitual y normalmente, entre su domicilio y el puesto de trabajo o viceversa.
- Debe suceder dentro del período de tiempo prudencial que, usualmente, se invierte para realizar el trayecto.
- La finalidad directa del desplazamiento debe estar determinada por el trabajo.
- El medio de transporte utilizado ha de ser adecuado y el que emplea habitualmente el trabajador. Éste no debe actuar con imprudencia temeraria o contra prohibiciones expresas de la empresa.

- **ACCIDENTE DE TRÁFICO EN JORNADA LABORAL**

Aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

- Accidente “en misión”: aquel sufrido por el trabajador pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir su misión.
- Accidente de conductores profesionales: aquel sufrido o provocado por el trabajo que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

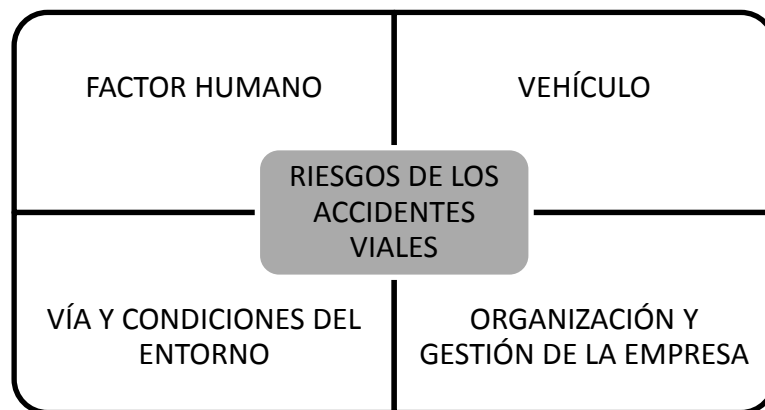
- **PLAN DE MOVILIDAD**

Es el conjunto de acciones incluidas en el plan de prevención de riesgos laborales con el fin de eliminar, reducir, controlar y prevenir los riesgos de los desplazamientos por motivo laboral, ya sean in itinere o los efectuados en jornada laboral.

Se trata, por tanto, de una herramienta que ayudará a gestionar toda la información sobre los desplazamientos de su plantilla, analizarla, definir e implantar todas aquellas medidas que consideren oportunas con el fin de reducir el riesgo de los trabajadores de su empresa, ocasionado por los desplazamientos realizados, y que nos ayuda a integrarlo dentro del sistema de gestión de la empresa.

6. FACTORES DE RIESGO

El riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos al trabajo es la confluencia de varios elementos:



- En lo que respecta al **factor humano** (personas/trabajadores), se hace referencia a la capacidad de conducción (incluyendo tanto la formación como el entrenamiento), la actitud ante la seguridad, la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (teléfonos móviles, GPS, etc.) Estas circunstancias pueden verse alteradas por el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos. Asimismo, son elementos potenciadores, la fatiga o el sueño.

- **El vehículo** es un elemento que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo como herramienta profesional y entre los riesgos asociados al mismo se incluyen el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, airbags, etc. Se ha detectado que en la mayoría de accidentes en los que la causa principal es el vehículo, ha sido originado por el mal mantenimiento

por parte del conductor o propietario, por lo que es fundamental la concienciación del mantenimiento del vehículo como parte de seguridad del mismo.

- **La vía y las condiciones del entorno.** Dentro de este apartado se pueden incluir tanto los aspectos relativos al diseño y construcción - trazado, pavimentación, anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, pendiente, así como los que hacen referencia a su explotación, mantenimiento y rehabilitación; el diseño de los componentes de la vía incluyendo desde la localización de señales, bolardos, barreras protectoras, señalización y otros objetos del mobiliario urbano, hasta el problema que plantea el diseño correcto de la señalización desde su aspecto perceptivo, tipos de letra, tamaños, situación. La visibilidad e iluminación de las mismas y también todo un conjunto de elementos variantes que influyen en la conducción de forma más imprevisible, como son la climatología e incidencias u obstrucciones de animales.

- **La organización y gestión de los desplazamientos en la empresa.** El último de los factores que puede tener influencia en la generación de accidentes de tráfico en los desplazamientos en el trabajo es el relacionado con organización de la actividad empresarial: aspectos como la planificación de las rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, etc.

7. LEGISLACIÓN

Cada vez se tienen más en cuenta los aspectos de movilidad y seguridad vial como riesgos laborales. Por esta razón la normativa aplicable a dichos riesgos ha ido aumentando con el paso del tiempo. A continuación, se enumeran los principales textos normativos que componen el marco legal y político de referencia:

- **Real Decreto Legislativo 1/1994**, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Introduce el concepto de accidente de trabajo e incluyendo como tal el accidente de tráfico laboral.
- **Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales**, que se configura como una referencia legal mínima, la cual tiene por objeto la determinación del cuerpo básico de garantías y responsabilidades preciso para establecer un adecuado nivel

de protección de la salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de las condiciones de trabajo, y ello en el marco de una política coherente, coordinada y eficaz de prevención de los riesgos laborales.

- **Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012.** En su Plan de acción 2008-2012 ya proponía “Implantar planes de transporte en todas las empresas y centros de actividad de más de 200 trabajadores, con el fin de reducir la participación de los desplazamientos en vehículo privado con baja ocupación en la movilidad domicilio-lugar de trabajo/estudio.”
- **Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012,** que fue un acuerdo donde se establecían una serie de objetivos y líneas de actuación que debían dirigir las políticas preventivas a implantar durante este periodo. Esta estrategia proponía a los poderes públicos prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, así como a “los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes in itinere y en misión”.
- **Real Decreto 404/2010,** de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Este Real Decreto, que surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, incluye el establecimiento de un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales, que se aplicará con carácter anual, a aquellas empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Entre las posibles acciones que la Empresa deberá acreditar para ser beneficiario de este sistema de incentivos, se encuentra la de “Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes “in itinere”.
- **Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración,** de 1 de marzo de 2011, para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, regula el establecimiento de un sistema de

reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral a través de planes de movilidad y seguridad vial de empresa y establece su contenido mínimo. De esta forma se favorece la implantación de la cultura de la seguridad vial en las empresas.

- **Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020**, se estructura en una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad. Establece una serie de prioridades en las que se recoge, la protección de los vulnerables, potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad de los motoristas, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, mejorar los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la velocidad. Respecto a la prioridad de “Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo”, incide en la “Seguridad vial en la Empresa”, cuyo objetivo operativo es “Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes in itinere” y “Mejorar el conocimiento de los accidentes in itinere”.
- **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible**. En el plazo de seis meses desde la aprobación de esta Ley, el Gobierno presentó a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que sentaría las bases para fomentar la accesibilidad y la movilidad sostenible, reforzar la seguridad del tráfico de personas y mercancías y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La Ley de Economía Sostenible atribuye al Gobierno la tarea de impulsar las actuaciones precisas para que nuestro país cumpla su parte del objetivo asumido por la Unión Europea sobre reducción de gases de efecto invernadero. Del mismo modo, se adoptarán las estrategias y las medidas necesarias para lograr un objetivo general de reducción de la demanda de energía primaria, sobre el escenario tendencial en ausencia de políticas activas de ahorro y eficiencia energética, coherente con el objetivo establecido para la Unión Europea del 20%

en 2020 y con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asumidos por España. En el punto 1 del Artículo 103, sobre Elaboración de los planes de transporte en empresas, cita textualmente:

Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.

- **Norma UNE - ISO 39001**, noviembre 2013, Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, RTS (Road Traffic Safety). Esta norma internacional suministra una herramienta que permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico. Esta norma identifica elementos de buenas prácticas de gestión de la Seguridad Vial que permitan a la organización alcanzar los resultados deseados. Es una herramienta especialmente útil para gobiernos y operadores de flotas de vehículos y, en general, para cualquier empresa interesada en reducir los accidentes viales de trabajo.

8. BENEFICIOS DE LA IMPLANTACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD

El principal beneficio que se puede obtener de la implantación de un Plan de Movilidad, principalmente, es la contribución a la reducción del número de víctimas mortales y accidentados. Pero sí además de perseguir una movilidad segura, también le añadimos el concepto de movilidad sostenible, el número de ventajas asociadas al mismo se multiplican:

- Reducción de la contaminación atmosférica y acústica.
- Disminución del consumo de combustibles fósiles.
- Protección del medio ambiente.
- Disminución del coste invertido en trayectos in itinere y en misión.
- Reducción de la congestión general del tráfico en la carretera.

- Mejora de la calidad de los desplazamientos.
- Reducción del número y gravedad de los accidentes.
- Mejora de la productividad por el aumento de la satisfacción laboral.
- Minimización del estrés.
- Mejora general de la salud de los trabajadores y reducción del absentismo.
- Disminución del número de bajas laborales relacionadas con el accidente de tráfico y sus consecuentes costes.

9. ETAPAS PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad debe integrarse en el sistema de gestión de la prevención como una herramienta más del mismo. Además, debe ser un instrumento vivo, es decir, una herramienta que se actualice constantemente, reflejando la situación actual de la empresa y contemplando las siguientes fases principales:

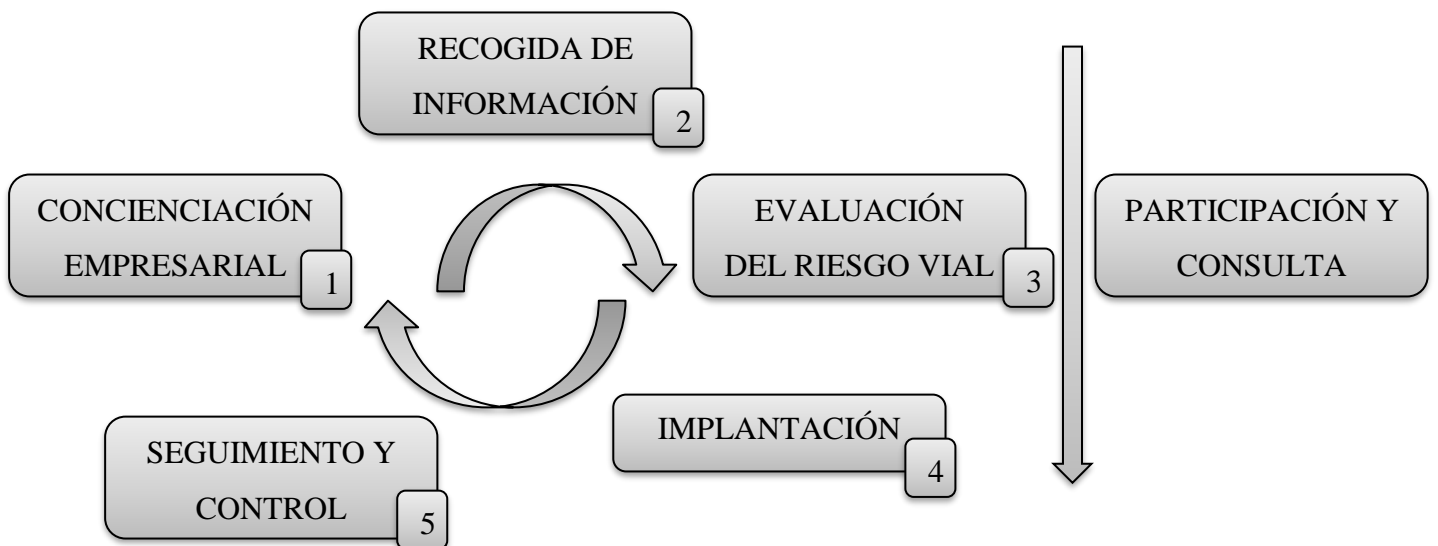
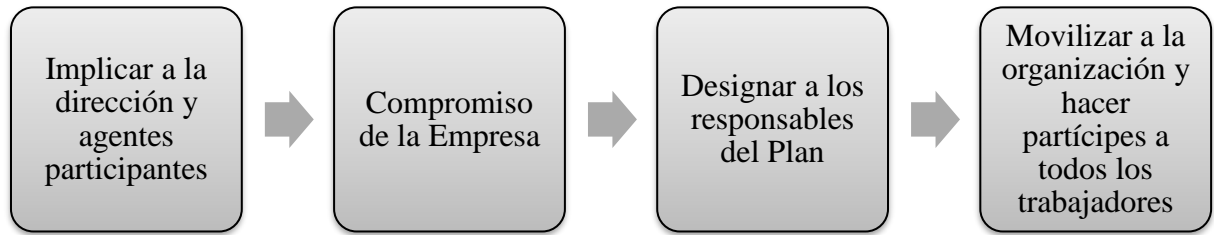


Ilustración 2. Etapas para la elaboración de un Plan de Movilidad

9.1. CONCIENCIACIÓN EMPRESARIAL



1. Implicar a la dirección y agentes participantes

La implicación de la dirección es el modo en el que la empresa entiende la seguridad laboral vial en relación con su personal y cómo asume las medidas preventivas. Es necesario sensibilizar y concienciar a toda la Organización para que todos los que la componen se sientan motivados y sean agentes activos y partícipes.

Se trata de un elemento fundamental a la hora de asegurar el éxito de un Plan de Movilidad en la empresa. Por otro lado, no es una tarea sencilla, dado que está sujeta a muchos factores (las políticas de la empresa, la situación económica, etc.) y también a otros elementos subjetivos (el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.).

2. Compromiso de la Empresa

La empresa debe establecer su nivel de compromiso asumido y su implicación preventiva en relación a la Prevención de Riesgos Laborales, y en concreto, en cuanto a seguridad laboral vial. Esta implicación puede realizarse mediante dos tipos de compromiso:

2.1. Compromiso Interno

Se trata de una declaración reconociendo la importancia del problema y la voluntad de contribuir a minimizarlo mediante el Plan de Movilidad y sus actuaciones. Es aquel en el que la compañía asume una cultura preventiva en todos los niveles jerárquicos. El grado de compromiso viene expuesto en el propio Plan de Movilidad.

2.2. Compromiso Externo

Se realiza mediante la adhesión a la “Carta Europea de Seguridad Vial”. La Carta Europea de Seguridad Vial es un instrumento creado por la Unión Europea, en el que invita a los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, a realizar acciones concretas, evaluar resultados y concienciar a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de Seguridad Vial.



En concreto, la Carta tiene como objetivos:

- Fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas a tomar medidas de seguridad vial en Europa.
- Reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial.
- Facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
- Facilitar un diálogo verdadero para la transferencia de experiencias y prácticas de seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.

Dentro de esta iniciativa, cada organización adquiere el compromiso, mediante la firma del correspondiente documento, de llevar a cabo medidas concretas de seguridad vial y de compartir con el resto de signatarios sus mejores prácticas puestas en marcha para solucionar los problemas. La Carta incluye nueve principios comunes para todos, por un lado, y compromisos adicionales que cada firmante proponga, por otro.

3. Designar a los responsables del Plan

Una vez concienciados de la problemática de la seguridad vial en el trabajo diario, el siguiente paso es la asignación de un responsable o grupo de trabajo responsable de la elaboración y la implementación del Plan en la empresa.

La asignación de roles y responsabilidades dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa. La asignación de un departamento o persona responsable del desarrollo del Plan, así como de los procedimientos de participación de los trabajadores son fundamentales para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

4. Movilizar la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

Una de las claves para que el Plan de Movilidad en la empresa pueda llevarse a cabo y genere resultados satisfactorios es la participación, tanto directa como indirecta, de toda la empresa.

Para ello se debe:

1) Informar a toda la empresa, no solo a los responsables, de la existencia del proyecto de Plan de Movilidad en la empresa.

2) Informar del objetivo principal del Plan: introducir la seguridad vial en la empresa. Para ello, debe concienciar, sensibilizar y hacer ver a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, especialmente si existe un historial de este tipo de accidentes en la empresa, así como cuáles son los riesgos más evidentes y qué medidas se van a adoptar en el Plan para eliminarlos o reducirlos. Existen diversas formas de informar y concienciar a los trabajadores de una empresa: comunicaciones a través de correos electrónicos, intranet, carteles, videos o campañas de comunicación de agentes como la DGT, etc.

3) Solicitar la participación de todos los trabajadores.

9.2. RECOGIDA DE INFORMACIÓN

Esta etapa consiste en el diagnóstico de situación de la empresa en cuanto a la seguridad vial. Esta fase comprende el análisis de diferentes aspectos:



1. Datos y características de la empresa

La empresa debe hacer un estudio general sobre su organización y actividades, sobre sus trabajadores y sobre cómo está afectada por los riesgos relacionados con la conducción. Responde a cuestiones tales como de qué tipo de empresa se trata (tamaño, sector, etc.), qué actividades realiza, qué centros de trabajo tiene y dónde se encuentran, con cuántos empleados cuenta y si realizan desplazamientos como parte de su actividad laboral cotidiana, etc.

2. Analizar la movilidad de los trabajadores

Se deben recopilar todos los datos relativos a la empresa que puedan tener incidencia en los desplazamientos de la plantilla. Esto permitirá a la empresa conocer la exposición al riesgo que tienen en función de los medios de transporte utilizados, los kilómetros recorridos, lugar de residencia, el itinerario habitual, horarios de jornada de trabajo, lugares donde se producen atascos de mayor peligrosidad, cada cuánto tiempo los vehículos son revisados, etc. Estos pueden agruparse en función de su colectivo, es decir, si comparten unas características comunes en sus desplazamientos relacionados con el trabajo (tipo de desplazamientos, modos, hábitos de conducción, etc.).

Para ello se pueden realizar consultas individuales entre los trabajadores de la empresa mediante encuestas (ver Anexo I). Las encuestas sirven para caracterizar la movilidad, mostrar las principales carencias y problemas, detectar hábitos no medibles, recoger opiniones acerca de las posibles medidas a implantar, e identificar las principales

demandas por parte de los empleados. Además, la encuesta puede servir de herramienta para concienciar a los empleados de la necesidad de cambios en sus hábitos de movilidad.

Las preguntas a realizar en la encuesta deben limitarse única y exclusivamente a obtener la información necesaria para la elaboración del diagnóstico.

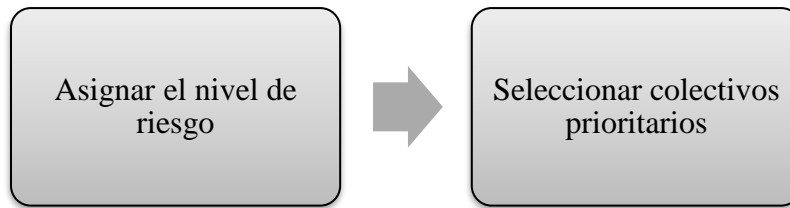
Estas encuestas deben ser voluntarias y anónimas. Orientativamente, un índice de respuestas del 50% en relación a la plantilla de la empresa, se puede considerar satisfactorio. Una vez recopiladas todas las encuestas, se registrarán los datos y se elaborarán las estadísticas correspondientes, incluso gráficas, para facilitar la obtención de conclusiones.

3. Analizar la accidentabilidad vial de la empresa

Se debe recoger información sobre los accidentes laborales viales, su gravedad, con o sin baja, así como las investigaciones de los mismos. De dichos datos extraerá el número de accidentes relacionados con los desplazamientos que la empresa tiene, así como el tipo de accidente que resulta más común.

Con esta información se debe crear un registro de los accidentes laborales viales para así poder comparar los resultados y llevar a cabo un análisis extrayendo las conclusiones oportunas. El origen de la información de los accidentes puede ser los partes de baja, los partes de accidente, la información transmitida por las compañías de seguros o la información procedente de las encuestas de los propios trabajadores (ver Anexo I).

9.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL



En esta fase del Plan es necesario realizar un diagnóstico de la situación actual de la empresa, a través de la evaluación del riesgo vial. Para ello se analiza la información recogida en la etapa anterior, y se asigna un nivel de riesgo a cada problema detectado, evaluando aquellos riesgos susceptibles de ser minimizados o eliminados en su totalidad.

Para poder actuar sobre el riesgo de accidente de tráfico, lo primero que se ha de hacer es asignar el nivel de exposición y teniendo en cuenta diversos factores como:

- Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga...).
- Riesgos relacionados con el vehículo.
- Riesgos relacionados con la infraestructura (ubicación del centro de trabajo y sus instalaciones, las políticas de empresa que afecten a la seguridad vial, las vías que lo comunican y sus condiciones) y ambientales (el clima de la zona y las condiciones meteorológicas, etc.).
- Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos (aspectos tales como la organización de los mismos, gestión del parque de vehículos, gestión del personal que tiene tareas de conducción, organización del tráfico cerca y dentro de la empresa).

Se pueden agrupar los diferentes colectivos que se comporten y movilicen de una manera similar en grupos de colectivos y una vez que se conoce su nivel de riesgo se les dará prioridad de actuación a los de mayor nivel de riesgo.

9.4. IMPLANTACIÓN

La implantación se consigue estableciendo objetivos y desarrollando las medidas pertinentes para reducir o eliminar los riesgos en seguridad vial.



1. Medidas a implantar

Seleccionar las medidas a implantar supone la toma de decisiones importantes y, en la mayor parte de los casos, el disponer de recursos limitados para poder emprender el citado plan lo dificulta.

El responsable del Plan de Movilidad en la empresa debe decidir si para cada uno de los peligros importantes detectados para los colectivos prioritarios, es o no aceptable el riesgo que perdura. El técnico que realice la evaluación debe preguntarse si se puede eliminar el peligro y, si esto no es posible, definir cómo controlar el riesgo para reducir la posibilidad de daños.

Es por ello por lo que la empresa debe priorizar aquellas medidas que más se ajusten a sus necesidades y a las particularidades de la empresa.

2. Definir los objetivos a alcanzar

La información recogida anteriormente permite a la empresa establecer los objetivos a llevar a cabo y que se pretenden alcanzar con la implantación del Plan de Movilidad.

Los objetivos deben ser concretos y específicos con el fin de ser operativos y alcanzables. Por otro lado, estos objetivos, deberán disponer de indicadores que permitan ser medibles para después poder evaluar su grado de cumplimiento.

Algunos posibles objetivos pueden ser:

- Reducir en tanto por ciento el número de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.
- Incrementar en tanto por ciento el número de reuniones realizadas por videoconferencia.
- Reducir el porcentaje del número de accidentes de tráfico en jornada laboral.
- Mejorar el nivel de formación en seguridad vial de los trabajadores.

Y algunos indicadores posibles:

- Número de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.
- Número de vehículos estacionados en la zona de aparcamiento de la empresa.
- Número de reuniones realizadas por videoconferencia.
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes laborales viales ocurridos.
- Número de horas empleadas en formación de Seguridad Vial a los trabajadores.

3. Buscar apoyos

La implantación de un Plan de Movilidad en la empresa requiere, en la mayoría de los casos, la movilización de una importante cantidad de recursos de la empresa.

Uno de los aspectos a tener en cuenta a la hora de elaborar el Plan es la investigación de posibles elementos de apoyo para poner en marcha las medidas de seguridad vial seleccionadas.

En este sentido, existen opciones tales como la asociación con otras empresas (por ejemplo, empresas que compartan instalaciones) o incluso adherirse a posibles planes o programas de seguridad vial en la empresa promocionados por agentes públicos o privados (por ejemplo, planes de comunidades autónomas, empresas de servicios de prevención de riesgos, etc.).

4. Implantación de las medidas

Llegados a este punto, una vez seleccionadas las acciones que formaran parte del plan de empresa, es necesario la definición de las actividades a llevar a cabo para el desarrollo de la acción.

Se deben definir los agentes que serán responsables de desarrollar y llevar a cabo cada medida. También se deberá establecer el periodo de tiempo que la organización estima necesario para conseguirlos.

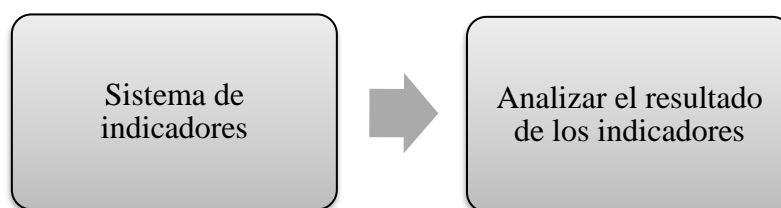
5. Comunicación inicial a la organización.

Para que la implantación del Plan en la empresa tenga éxito, uno de los factores clave es la implicación de toda la organización. Es fundamental que todos los miembros de la empresa tengan conocimiento, desde un primer momento, de la existencia de un plan de empresa, de las acciones que incluye, los objetivos, su contenido, los participantes y los plazos. Para ello, la empresa puede hacer uso de los medios de comunicación interna que tenga a su disposición: correo electrónico corporativo, paneles informativos, intranet o web corporativa, reuniones de empleados, etc.

9.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL

Una vez en la quinta fase, el objetivo consistirá en realizar un seguimiento de las medidas adoptadas. Efectuar un seguimiento del Plan de Movilidad es tan importante, como la elaboración del mismo, ya que permite:

- Conocer su eficacia
- Disponer de sistemas de seguimiento y control de desviaciones.
- Mejorar continuamente el Plan



1. Sistema de indicadores

Para comprobar su eficacia, se utilizarán los indicadores establecidos en la fase anterior. Esta será la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el Plan o sobre los resultados que se puedan generar, y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.

El sistema de indicadores va a permitir obtener información cuantitativa y cualitativa sobre el resultado de las acciones llevadas a cabo. Además, va a permitir a la empresa detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo y, por tanto, introducir medidas correctoras en caso de que fuesen necesarias. Es decir, incluso una vez puesto en marcha de manera satisfactoria el Plan, también ha de contemplarse la implantación de medidas correctivas en el caso de que se detecten accidentes o nuevos riesgos que influyan sobre el estado de la seguridad vial en la empresa.

2. Analizar el resultado de los indicadores

El análisis de los indicadores se efectuará mediante dos tipos de evaluaciones:

- Evaluaciones periódicas: la empresa puede realizar evaluaciones periódicas sobre el desarrollo del plan y la consecución de los objetivos marcados. Esta evaluación durante el desarrollo del plan es útil para conocer si las acciones del plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado o para conocer si los objetivos del plan se están cumpliendo o por el contrario existen desviaciones que han de ser corregidas.
- Evaluación final: su meta no es sólo conocer si se han conseguido los objetivos propuestos, sino que también conocer las causas que han motivado esos resultados.

Finalmente, es recomendable realizar reuniones periódicas con los distintos agentes implicados en el Plan. En estas reuniones se deben presentar y analizar los resultados de los indicadores y, en su caso, establecer las medidas correctoras necesarias.

10. PLAN DE MOVILIDAD DE VIDA – VÉRTICE DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO DE ALIMENTOS (GALLETAS GULLÓN S.A.)

10.1. CONCIENCIACIÓN EMPRESARIAL

10.1.1. Compromiso de la Empresa

Compromiso Interno

La Dirección de VIDA (Vértice de Innovación y Desarrollo de Alimentos) considera que la Prevención de los Riesgos Laborales en materia de Seguridad Vial de todos los trabajadores en el desempeño de su trabajo es un objetivo fundamental a alcanzar.

Es por ello por lo que la Dirección de VIDA, con objeto de integrar la Prevención en Seguridad Vial en todos y cada uno de los Trabajadores, de promover la disminución continua de los accidentes de tráfico (in itinere y en misión), así como de disminuir los riesgos a los que están expuestos los trabajadores en sus desplazamientos, establece el siguiente compromiso preventivo de seguridad vial, que se sustenta, entre otros, en los siguientes principios preventivos:

- Eliminar o reducir los riesgos derivados de los desplazamientos.
- Proteger de forma continua la seguridad y la salud de los trabajadores.
- Establecer mecanismos de información, consulta y participación necesarios para llevar a cabo los objetivos previstos.
- Incentivar políticas del uso de transporte compartido.
- Sensibilizar a los trabajadores para el uso eficiente del vehículo y la sostenibilidad medioambiental.

Contando con el compromiso total de todos sus mandos y responsables para alcanzar y mantener dichos principios, desde esta Dirección, confiamos en que todos los empleados se unirán a este compromiso hacia la Prevención de Riesgos Laborales, en el ámbito de la Seguridad Vial.

(Sello y Firma de la Empresa)

Compromiso Externo

CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

El abajo firmante (Nombre y apellidos y dirección),

.....

representado por (Nombre y apellidos y cargo de la persona signataria)

.....

Depositario de una autoridad, una facultad de decisión, un poder económico o de un mandato de representación,

Y al que, como tal, le corresponde una parte de responsabilidad en materia de seguridad vial en la Unión Europea,

(PREÁMBULO)

Considerando que el número actual de víctimas de accidentes de tránsito en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable y es conveniente adoptar las medidas más eficaces para reducir este número lo antes posible,

Considerando que una actuación coordinada entre las numerosas partes que por diversos conceptos tienen responsabilidades en este ámbito resulta más adecuada para obtener los resultados previstos,

Estimando que existen medidas eficaces para alentar a los usuarios de la red viaria a aplicar las normas de seguridad, y que incluso pueden adoptarse nuevas medidas tales como reducir la exposición de los usuarios al riesgo de accidente; que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas,

Confiando en el sentido de la responsabilidad de las personas y las organizaciones interesadas,

Consciente de que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial,

(OBJETIVO)

SE COMPROMETE A APLICAR VOLUNTARIAMENTE LAS MEDIDAS QUE SE DERIVAN DE SU RESPONSABILIDAD Y DE SUS ACTIVIDADES A FIN DE

ALCANZAR MAYORES PROGRESOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. SE COMPROMETE, EN PARTICULAR, DENTRO DE LOS LÍMITES DE SUS RESPONSABILIDADES Y ESPECIFICIDADES A LLEVAR A LA PRÁCTICA AL MENOS UNO DE LOS PRINCIPIOS Y MEDIDAS SIGUIENTES:

(PRINCIPIOS)

1. Reconocemos la importancia de desarrollar una cultura positiva en el ámbito de la seguridad vial en la Unión Europea para progresar hacia una «visión cero» y reducir las víctimas de la carretera a la mitad.
2. Reconocemos la importancia de tomar parte en la iniciativa europea que agrupa a miembros de todos los Estados miembros e incluye a organizaciones de todos los tipos* y tamaños, tengan o no experiencia previa en el ámbito de la seguridad vial.
3. Creemos en la necesidad de que nuestra organización, en el marco de nuestro ámbito de conocimiento, emprenda acciones a favor de la seguridad vial o le dé su apoyo a otras ya existentes.
4. Escogemos voluntariamente la acción que mejor se adapte a nuestras necesidades, capacidades y aptitudes.
5. Apoyamos el intercambio de información y experiencias entre los miembros de la Carta ESV, para generar nuevo conocimiento en materia de seguridad vial.
6. Creemos en la importancia de comunicarnos abiertamente, con sinceridad y con precisión.
7. Respetamos los derechos, creencias y culturas de cada miembro y de cada individuo y nos trataremos con el mayor nivel de respeto y dignidad.
8. Gozaremos de los mismos derechos que los demás miembros para acceder a la información y divulgarla, participar en las actividades de la Carta ESV y utilizar la identidad visual de la Carta ESV.
9. Entendemos que la Carta ESV se rige según estrictas normas éticas, para evitar cualquier uso indebido por parte de los miembros.

(COMPROMISO CONCRETO)

Tomar por iniciativa propia la decisión de aplicar medidas que superen los meros requisitos reglamentarios vigentes; a saber: (Espacio que debe rellenar el signatario)

.....

En....., a (Firma)

10.1.2. Designar a los responsables del Plan

Los responsables del Plan los constituyen aquellas personas de la Empresa que asumen funciones y responsabilidades dentro del Plan de Movilidad, con el fin de lograr los objetivos que se han fijado. Su papel debe ser conocido por todos los integrantes de la Organización.

Para conocer, de forma simple, la estructura organizativa en materia de movilidad vial, se expone el siguiente organigrama:

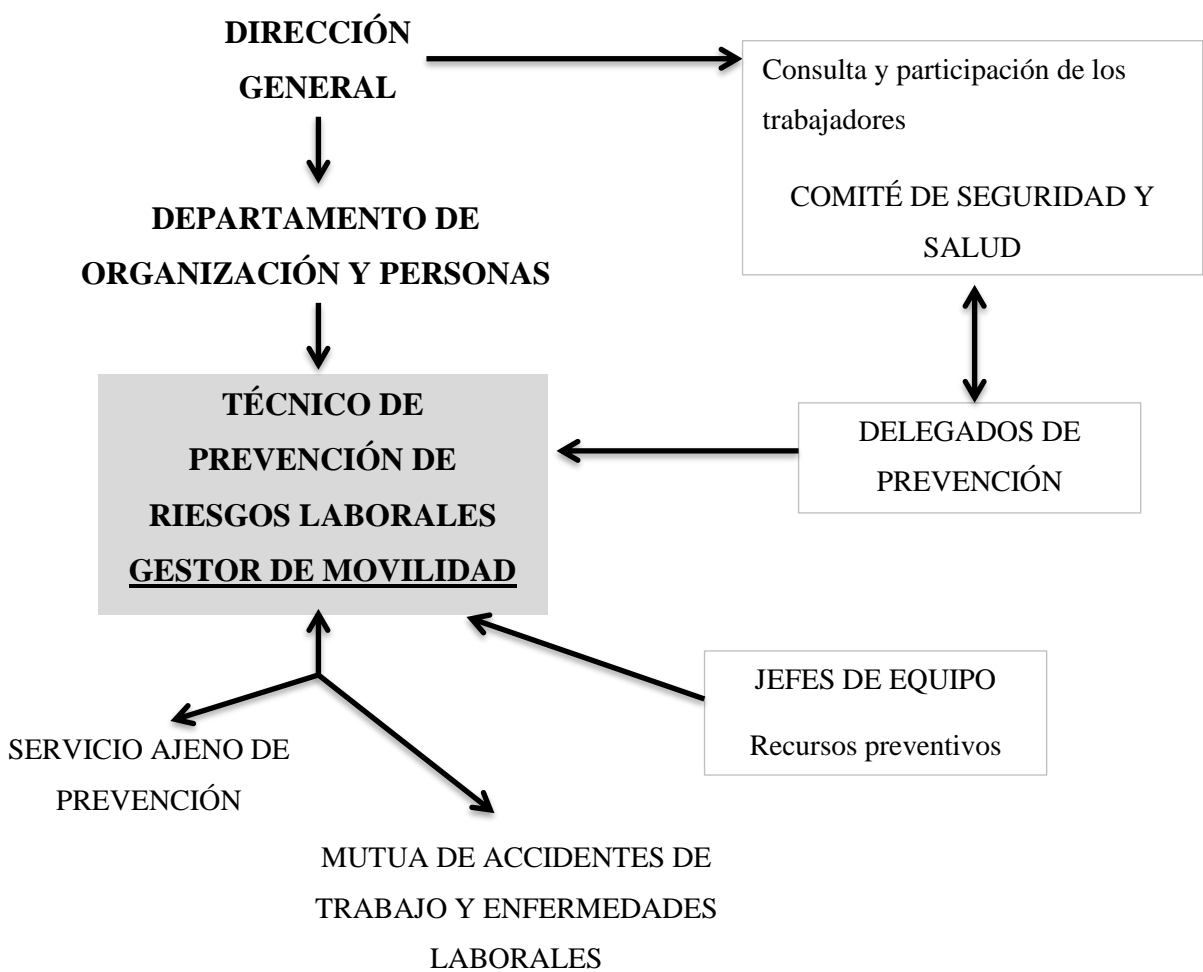


Ilustración 3. Organigrama de la estructura organizativa

A continuación, se describen los diferentes agentes implicados en el Plan de Movilidad, así como sus responsabilidades y funciones.

El Empresario

Es la persona responsable de la empresa. Su participación e implicación es fundamental para la correcta implantación del Plan de Movilidad. Sus funciones serán:

- Colaborar en la iniciativa para la elaboración del Plan.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se van a adoptar.
- Participar para establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz.
- Garantizar a los implicados el tiempo necesario para realizar reuniones, así como para la participación de rellenar encuestas u otros.
- Tomar las decisiones necesarias que colaboren con las medidas que se propongan.

El Gestor de Movilidad

Es la persona responsable del buen funcionamiento del Plan de Movilidad. Sus funciones son:

- Elaborar, desarrollar, gestionar y actualizar el Plan de Movilidad.
- Proponer acciones de mejora de la movilidad vial.
- Obtener y mantener los compromisos y apoyos necesarios de la Dirección de la empresa, la plantilla, etc.
- Promover reuniones para fijar las medidas.
- Supervisar el desarrollo, la implantación y el seguimiento del Plan.
- Presentar los resultados del Plan, en términos económicos, de daños a la seguridad y salud, consumo energético y mejoras medioambientales.
- Contribuir al diseño e implementación de las campañas de concienciación.
- Coordinar la recogida de datos para el desarrollo del Plan.

La Comisión de Trabajo

Estará formada por representantes de la empresa, representantes de los trabajadores y el gestor de movilidad.

- Valorar las acciones de mejora propuestas.
- Aprobar el Plan y de las distintas acciones del mismo.
- Valorar la eficacia del Plan de Movilidad.
- Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa.
- Proponer revisiones o cambios en el Plan.

El resto de los Trabajadores

La participación de todos los trabajadores es altamente importante para recoger información sobre el estado de la movilidad de la empresa y la aplicación del Plan posterior. Sus funciones serán:

- Recibir la información difundida por la empresa.
- Colaborar con la empresa en relación a las encuestas de movilidad, respondiendo sobre sus casos en concreto y aportando soluciones o medidas para mejorar la movilidad.
- Participar en la formación impartida.
- Mantenerse receptivos a las medidas aplicadas y participar en las mismas.

10.1.3. Movilizar la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

Para llevar a cabo esta fase, se desarrollará una campaña de sensibilización, en la que se informará a toda la plantilla sobre qué es un Plan de Movilidad y sus objetivos. Esta servirá para concienciar a todo el personal de la importancia de participar en la recogida de información a través de las encuestas de movilidad que posteriormente se van a realizar, así como en la formación que se lleve a cabo en materia de seguridad vial. Se informará primero de la próxima implantación de un Plan de Movilidad en la empresa a través de un correo electrónico corporativo que será enviado a toda la empresa por el

Director General, destacando la importancia del mismo. Después, también, se utilizará el tablón informativo correspondiente a Prevención de Riesgos Laborales para la colocación de carteles informativos.

Por otro lado, el Director General, junto con el Gestor de Movilidad, convocarán una reunión con los jefes de los diferentes departamentos, en la que se comunicará la decisión de la elaboración de un Plan de Movilidad. Se mostrará la necesidad de contar con la participación de todos los trabajadores y se realizará una petición de colaborar en todo momento con el Gestor de Movilidad y con la Comisión de Trabajo.

10.2. RECOGIDA DE INFORMACIÓN

10.2.1. Datos y características de la empresa

Tabla 1. Datos y características de la Organización

NOMBRE	VIDA (Vértice de Innovación y Desarrollo de Alimentos)	
UBICACIÓN	Aguilar de Campoo	
DOMICILIO SOCIAL	Ctra. Nacional 627, km 1,6, CP 34800	
ACTIVIDAD	Fabricación de galletas y productos de panadería y pastelería de larga duración.	
N.º TRABAJADORES	Trabajadores de VIDA: 106 Trabajadores ETT: 101	Total de Trabajadores: 207
APARCAMIENTO	La empresa cuenta con suficientes plazas de aparcamientos para los vehículos de los trabajadores a la entrada de la fábrica.	
OTROS	La Organización no cuenta con vehículos de empresa.	



Ilustración 4. Vista aérea de la fábrica de VIDA y el municipio de Aguilar de Campoo al fondo

10.2.2. Análisis de Movilidad de los Trabajadores

De manera previa a la implantación del plan, y como herramienta para la determinación los objetivos y las medidas a implantar, se ha realizado un diagnóstico de la situación de movilidad de la empresa, que nos permite describir con mayor detalle el escenario actual de la movilidad de los trabajadores de VIDA.

Para conseguir la información necesaria en la elaboración del diagnóstico, además de las fuentes de información provenientes de las bases de datos de recursos humanos, se ha utilizado una herramienta de apoyo que nos muestra las pautas de comportamiento de los trabajadores que acuden hasta el centro de trabajo, así como sus opiniones y propuestas para mejorar la movilidad. Para ello se ha utilizado como herramienta un cuestionario de Hábitos de Movilidad (Anexo I). Dicho cuestionario se ha entregado por dos vías diferentes; la primera directamente en papel a los trabajadores en fábrica y la segunda por correo electrónico a los trabajadores contratados a través de empresa de trabajo temporal, para así asegurarnos de hacérselo llegar también a los trabajadores que no se encuentran físicamente en ese periodo de tiempo en el que se han repartido los cuestionarios. Durante el reparto de cuestionarios se ha explicado a los trabajadores que su fin es la realización de un estudio de movilidad para conocerla e intentar reducir los accidentes viales de trabajo. También se les ha animado a completarlo para así poder obtener una mayor participación y el resultado sea más realista. La entrega de los cuestionarios se podía realizar directamente en la oficina del departamento de prevención de riesgos laborales o vía electrónica, dando como plazo máximo 15 días.

Entre los aspectos más relevantes incluidos en el cuestionario se encuentran:

- Datos del empleado como su puesto de trabajo, antigüedad en la empresa, horario y lugar de residencia.
- Medio de transporte utilizado, distancia desde su residencia hasta el centro de trabajo, revisión del vehículo, lugar donde se desplaza a comer, etc.
- En caso de haber sufrido un accidente, momento del accidente, lugar y días de baja.
- Factores de riesgo de su trayecto y acciones y medidas para mejorarlos.

El Cuestionario de Hábitos de Movilidad, permite tener una visión general del volumen global de desplazamientos, así como una distribución de los mismos. Se compone de 28 preguntas y está dirigido a todos los trabajadores, para su cumplimentación anónima y voluntaria.

Una vez recopilados los cuestionarios completos, se introducen las respuestas en una base de datos para así poderlas analizar y definir el escenario actual de la movilidad en la empresa. Analizados las respuestas de los trabajadores podemos observar la siguiente información:

- **Participación**

De las encuestas entregadas a los trabajadores, una vez ya cumplimentadas, se han recibido un total de 107 encuestas, lo que significa que ha habido una participación del 51,69%.

- **Lugar de residencia**

El 27% reside en Aguilar de Campoo, mientras que el 73% se desplaza desde otras localidades.

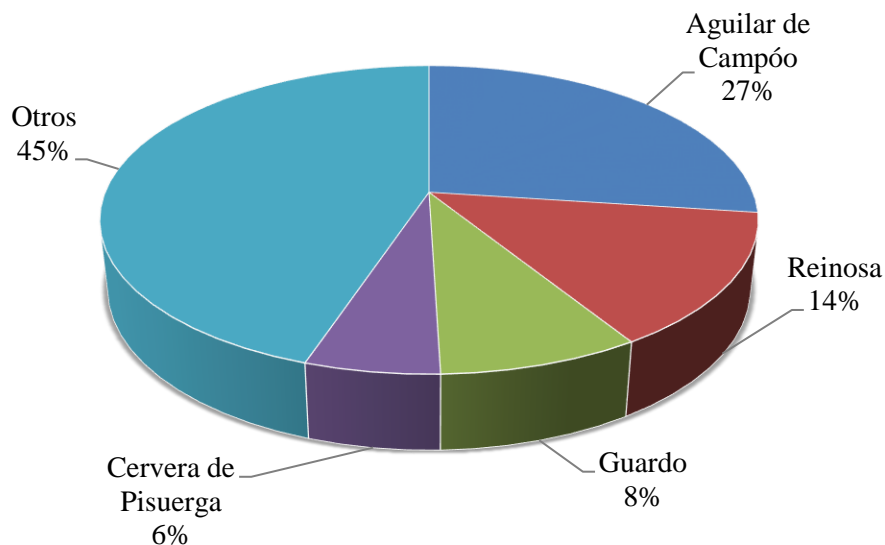


Ilustración 5. Lugar de residencia de los trabajadores

- **Distancia**

La distancia media que recorren cada jornada los trabajadores desde su domicilio es de 35,92 km ida.

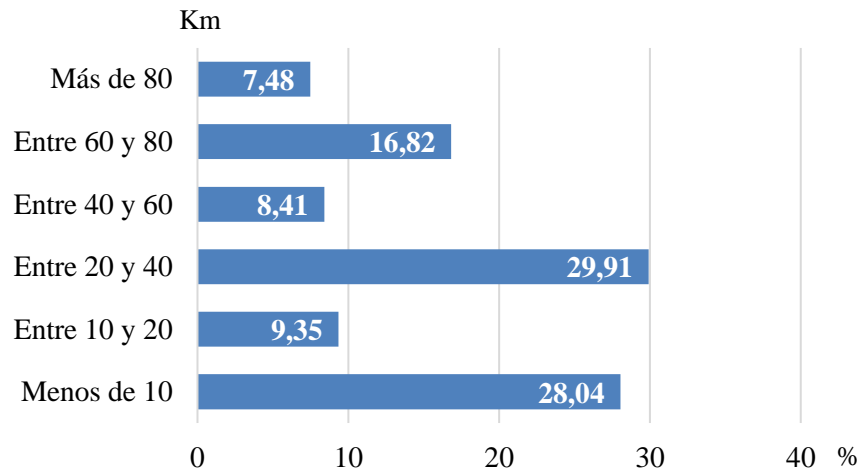


Ilustración 6. Distancia que recorren los trabajadores desde su domicilio hasta el centro de trabajo

- **Horarios**

Partiendo de la base de que el 81,33% de trabajadores trabajan de lunes a viernes, se detectan un 1,33% que trabajan también el sábado, y un 13,33% que lo hacen en domingo). Hay un 4% de los trabajadores que trabajan ocasionalmente según la demanda de la fábrica.

El 93,07% trabaja a turnos siendo los horarios de los turnos de 6:00 h a 14:00 h el de mañana, de 14:00 h a 22:00 h el de tarde y de 22:00 h a 6:00 h. El restante 7% trabaja a jornada partida de 9:00 h a 14:00 h y de 16:00 h a 19:00 h.

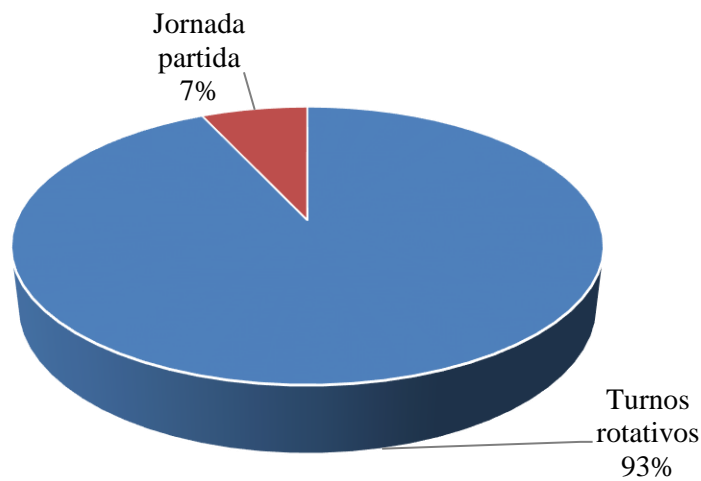


Ilustración 7. Horarios de trabajo

- **Medio de transporte**

El 36% de los trabajadores accede al lugar de trabajo en vehículo privado (coche), el 32% lo hace en coche compartido, mientras que el 15% utiliza el coche y en ocasiones lo comparte. El uso del autobús lo realiza un 14% de los empleados. Existen tres trayectos de autobuses, uno por cada turno de trabajo, desde Aguilar de Campoo a Reinos. Dicho autobús es organizado y contratado por los trabajadores interesados. La propia empresa no cuenta con autobuses de empresa.

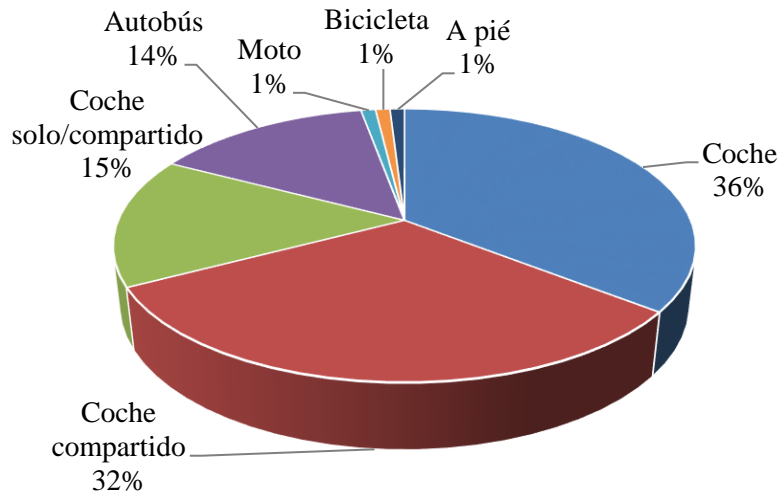


Ilustración 8. Medio de transporte utilizado por los trabajadores para ir a trabajar

- **Compartir coche**

Un 33% de personas comparten coche para ir al trabajo, y un 50% estaría dispuesto a compartir vehículo si la empresa le ayudara a encontrar a otros empleados con las mismas pautas de desplazamiento (horario, domicilio...).

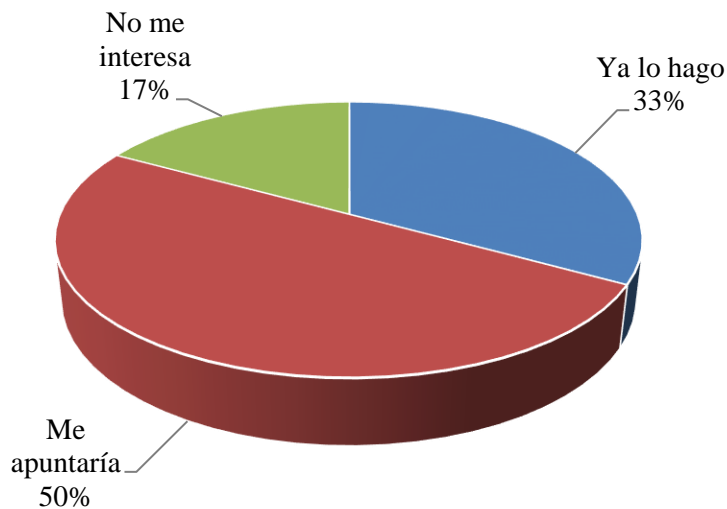


Ilustración 9. Interés de los trabajadores por compartir coche para ir a trabajar

- **Antigüedad del vehículo**

De los vehículos utilizados para ir al trabajo un 39% tienen menos de diez años y un 61% más.

- **Revisión del vehículo**

Un 97,92% de los encuestados reconoce revisar los neumáticos, el aceite, las luces, la suspensión, etc. de su vehículo de forma habitual o periódica frente a un 2% que lo realiza sólo cuando se estropean.

- **Comida**

Un 61% de los trabajadores se desplaza a comer a casa mientras que un 39% lo hace en el propio centro de trabajo.

- **Principales factores de riesgo**

Los principales factores de riesgo con los que se encuentran los trabajadores al utilizar un medio de transporte son los siguientes:

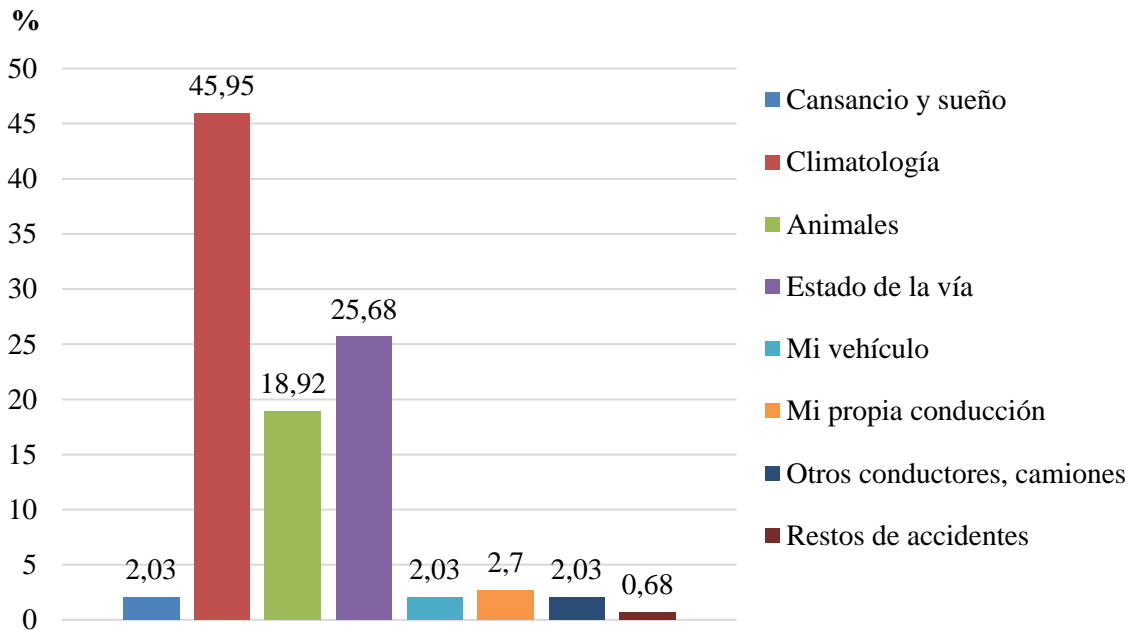


Ilustración 10. Principales factores de riesgo encontrados al ir a trabajar

• **Zonas donde se encuentran más atascos**

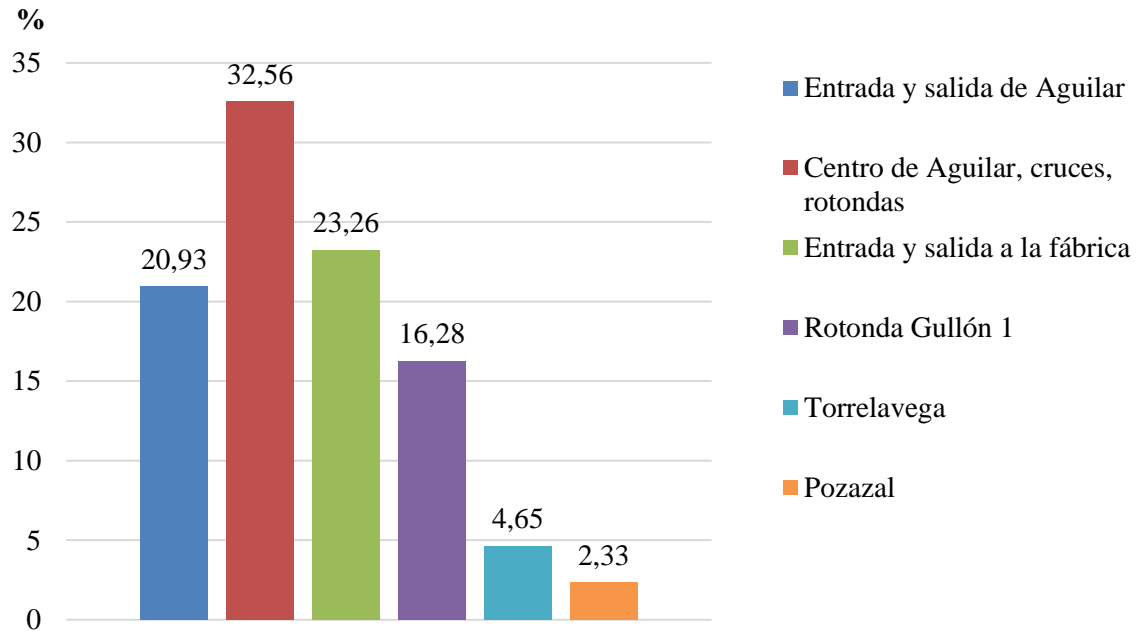


Ilustración 11. Zonas encontradas de mayor atasco al ir a trabajar

• **Zonas que se consideran más peligrosas**

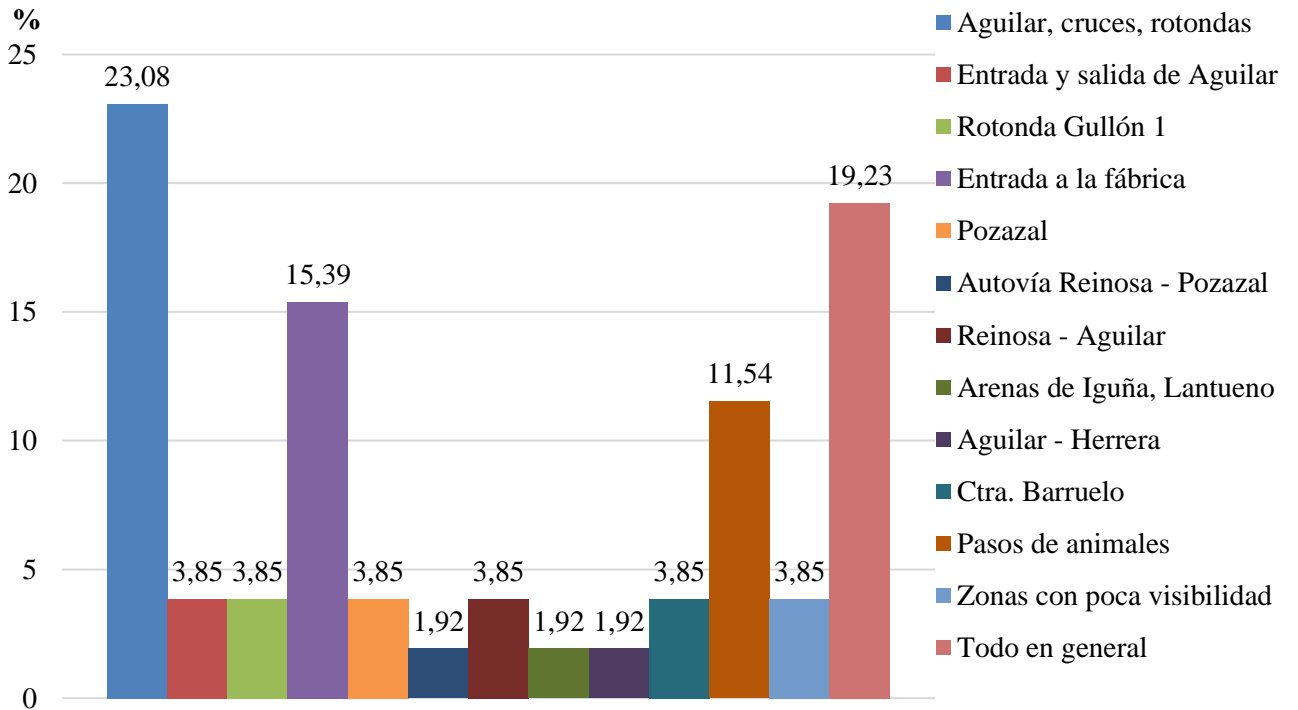


Ilustración 12. Zonas que se consideran más peligrosas del trayecto al ir al trabajo

- **Accidentabilidad**

Del total de los encuestados el 11,22 % de los trabajadores han sufrido algún accidente de tráfico, de los cuales el 8,33% han sido con lesiones y baja (5 días de baja), mientras que el otro 91,67% han sido con daños materiales, sin lesiones ni baja. De todos estos accidentes de tráfico, el 66,67% han sido al ir al trabajo y el 33,33% al volver.

- **Acciones o medidas propuestas por los trabajadores**

Las acciones recogidas por los trabajadores se podrían agrupar en las siguientes:

- Carril bici y acera peatonal hasta la fábrica
- Comedor de empresa
- Hablar con la Diputación, Guardia Civil
- Hablar con el Ayuntamiento sobre la Ronda N a Aguilar
- Iluminación desde Gullón a VIDA y en el propio parking
- Apoyar para que haya transporte público
- Transporte de empresa (Palencia, Guardo, Herrera, Alar del Rey, Osorno, Santander)
- Limpieza de la acera desde el control de acceso hasta la fábrica
- Compañeros de trabajo con los que poder coincidir
- Arreglar la A-67
- Acotar con vallas altas las autovías para que no puedan pasar los animales
- Más quitanieves en periodo invernal
- Arreglar el asfalto (Palencia)
- Mejorar el acceso a la fábrica
- Concienciación
- Paga por kilometraje

- **Zonas donde han ocurrido accidentes**

- P-220, Km 8
- La Vid de Ojeda
- A-67
- A-67, Km 62, Osorno
- A-231, Km 131
- Entre Aguilar de Campoo y Barruelo de Santullán
- CL-627, a la entrada de Cervera de Pisuerga
- N-611, Km 30, Frómista
- A-67, Km 63, Salida Palencia Norte
- A-67, Km 55



Ilustración 13. Lugares en los que los trabajadores de VIDA han tenido accidentes laborales viales según los cuestionarios de movilidad

10.2.3. Análisis de la Accidentabilidad Vial de la Empresa

Tras analizar los accidentes de los últimos años, se obtienen los siguientes resultados:

Tabla 2. Accidentabilidad en VIDA en el año 2013

AÑO 2013

N.º TOTAL ACCIDENTES	11
Nº TOTAL ACCIDENTES IN ITÍNERE	1
N.º DÍAS DE BAJA ACCIDENTE IN ITÍNERE	9
% ACCIDENTES IN ITÍNERE DEL TOTAL	9,09

Tabla 3. Accidentabilidad en VIDA en el año 2014

AÑO 2014

N.º TOTAL ACCIDENTES	34
Nº TOTAL ACCIDENTES IN ITÍNERE	0
N.º DÍAS DE BAJA ACCIDENTE IN ITÍNERE	0
% ACCIDENTES IN ITÍNERE DEL TOTAL	0

Tabla 4. Accidentabilidad en VIDA en el año 2015

AÑO 2015

N.º TOTAL ACCIDENTES	55
Nº TOTAL ACCIDENTES IN ITÍNERE	2
N.º DÍAS DE BAJA ACCIDENTE IN ITÍNERE	0
% ACCIDENTES IN ITÍNERE DEL TOTAL	3,64

Tabla 5. Accidentabilidad en VIDA en el año 2016

AÑO 2016

N.º TOTAL ACCIDENTES	41
Nº TOTAL ACCIDENTES IN ITÍNERE	1
N.º DÍAS DE BAJA ACCIDENTE IN ITÍNERE	0
% ACCIDENTES IN ITÍNERE DEL TOTAL	2,44

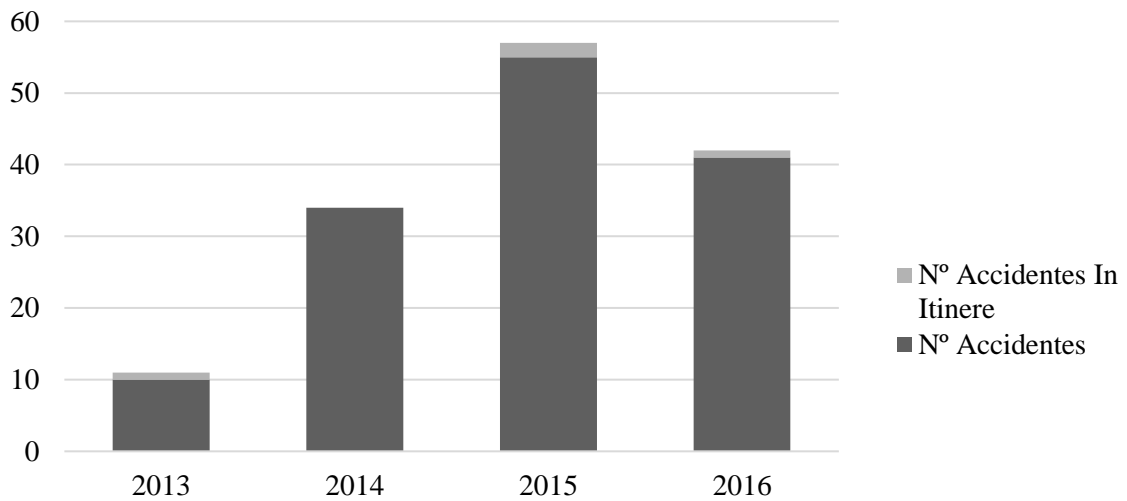


Ilustración 14. Accidentabilidad vial de la empresa

10.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL

A partir de la información recogida en los cuestionarios entregados, se pueden agrupar los diferentes grupos de colectivos:

- Colectivo de oficina y laboratorio: su horario es de jornada partida de 9:00 h a 14:00 h y de 16:00 h a 19:00 h.
- Colectivo de producción: trabajan a turnos rotativos, realizándose las rotaciones semanalmente, siendo el turno de mañana de 6:00 h a 14:00 h, el de tarde de 14:00 h a 22:00 h y el de noche de 22:00 h a 6:00 h.
- Colectivo de logística: se han visto variaciones de horarios pudiendo tener en algunas ocasiones el horario de jornada partida y en otras el de turnos rotativos.

Por otro lado, de la información obtenida de las encuestas a los trabajadores y la propia información de la empresa y el entorno, se obtienen los siguientes datos:

Tabla 6. Evaluación del riesgo vial de la Organización

RIESGO	DESCRIPCIÓN	VALORACIÓN	
		PROBABILIDAD	SEVERIDAD
Riesgos relacionados con el factor humano			
1. Sueño y cansancio	Sensación de fatiga y falta de sueño	Media	Extremadamente dañino
		IMPORTANTE	
Riesgos relacionados con el vehículo			
2. Estado del vehículo	Mantenimiento inadecuado, vehículo antiguo	Baja	Extremadamente dañino
		MODERADO	
Riesgos relacionados con la vía y condiciones del entorno			
3. Climatología	Peligro de nieve, hielo, etc.	Media	Extremadamente dañino
		IMPORTANTE	
4. Animales	Intrusión de animales en la carretera	Media	Extremadamente dañino
		IMPORTANTE	
5. Estado de la vía	Pavimento de la vía en mal estado	Media	Dañino
		MODERADO	
6. Falta de iluminación	Escasa iluminación en el acceso a la fábrica	Alta	Dañino
		IMPORTANTE	
7. Entrada al centro de trabajo	Acceso a la fábrica con riesgo de atasco, camiones	Media	Dañino
		MODERADO	

10.4. IMPLANTACIÓN

A partir del análisis de los principales riesgos que afectan a la seguridad vial laboral, se plantea el desarrollo de actuaciones desde las siguientes perspectivas:

- A. Acciones orientadas a influir sobre el factor humano.
- B. Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo.
- C. Acciones relacionadas con la vía y el entorno.
- D. Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos.

- A. Acciones orientadas a influir sobre el factor humano.

Formación en Seguridad Vial
<p>Descripción: Se trata de ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial tanto adquisición de conocimientos teóricos sobre los riesgos en carretera y en la ciudad como sobre la puesta en práctica de técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de corregir malos hábitos y aprender a actuar rápida y eficazmente en situaciones de emergencia. El curso se ofrecerá como un módulo específico dentro del plan de formación en materia de seguridad laboral de la empresa. El curso trata los factores fundamentales en la generación de accidentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la persona (percepción y repuesta, condiciones físicas, fatiga, somnolencia, estado anímico, alcohol y drogas, etc.) - el vehículo (seguridad activa, seguridad pasiva, mantenimiento, etc.) - la vía (consejos para una conducción segura y situaciones de emergencia). - el conocimiento de las normas y la legislación en materia de seguridad vial (por ejemplo: el reglamento de circulación, el funcionamiento del carné por puntos, etc.). - los factores de riesgo. <p>Esta formación debe mantenerse actualizada de manera frecuente, ofrecerse a todos los trabajadores de nueva incorporación y revisarse en función de los resultados obtenidos por los trabajadores, especialmente en caso de que se produzcan incidentes relacionados con la seguridad vial en la empresa.</p>

Beneficios: Creación de una cultura de empresa que fomente la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento del empleado al volante, sensibilizándolo y formándolo.
Objetivo: Conseguir que el 100% de los empleados estén formados en Seguridad Vial.
Responsable: Gestor de Movilidad
Plazo: 4 meses

Entrega de un Manual para la Prevención de Accidentes

Descripción: El manual sirve principalmente como recordatorio de los riesgos propios de desplazamientos dentro y fuera de los horarios laborales. Se entregará a todos los empleados.
Beneficios: Establecimiento de pautas de conducta responsables a la hora de circular con sus vehículos.
Objetivo: Entregar un manual para la Prevención de accidentes al 100% de los empleados.
Responsable: Gestor de Movilidad
Plazo: 4 meses

Jornadas formación en seguridad vial

Descripción: Se instaurará de forma anual la semana de la movilidad vial segura. Durante esta semana se colocarán carteles informativos en puntos estratégicos del centro de trabajo. Además, se hará pública la información sobre la accidentabilidad vial de la empresa durante ese año, comparándola con la de otros años. También se realizará una ponencia sobre la seguridad laboral vial.
Beneficios: Aumento de la seguridad laboral vial, disminución de la accidentabilidad vial y mejora de la motivación de los trabajadores en el área de la seguridad vial.
Objetivo: Reducir un 50% la tasa de accidentes laborales viales de la organización.
Responsable: Gestor de Movilidad
Plazo: 1 año

Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial
Descripción: Se lanzará una campaña corporativa informativa en cada campaña de vacaciones: período estival, puentes, etc., mediante correo electrónico. Se utilizará material de creación propia, o material de sensibilización creado por la DGT y otros agentes similares (cartelería, campañas oficiales, ...).
Beneficios: Reducción de los accidentes de tráfico de los empleados durante los periodos vacacionales y aumentar la concienciación en materia de seguridad vial.
Objetivo: Enviar avisos vía correo electrónico al 100% de los empleados con mensajes de precaución en cada campaña de vacaciones o puentes.
Responsable: Gestor de Movilidad
Plazo: 1 año

B. Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo.

Revisión y mantenimiento de vehículos
Descripción: Envío de información recordando la importancia de realizar una correcta revisión y un periódico mantenimiento de los vehículos, tanto de la seguridad activa como de la pasiva. Así mismo, la necesidad de cumplir con la Inspección Técnica de Vehículos según corresponda. Por otro lado, la empresa estudiará la viabilidad de concertar un acuerdo con algún taller mecánico de vehículos para ofrecer algún tipo de bonificación o descuento a los trabajadores que realicen revisiones y mantenimientos periódicos de sus vehículos particulares.
Beneficios: Disminución del número de accidentes por disponer de vehículos en perfecto estado. Reducción de contaminantes respecto al medio ambiente.
Objetivos: Enviar avisos vía correo electrónico al 100% de los empleados con recordatorios sobre la importancia del mantenimiento de los vehículos. Realización de un estudio de viabilidad económica para la posible oferta de bonificaciones o descuentos en talleres mecánicos para el mantenimiento de los vehículos.
Responsable: Gestor de Movilidad y Departamento de Organización y Personas
Plazo: 6 meses

C. Acciones relacionadas con la vía y el entorno.

Formación en conducción segura y condiciones adversas
Descripción: Se trata de un curso de formación específico, en el que se enseña a los empleados técnicas de conducción defensiva, a través de un comportamiento adecuado del conductor que contribuya a evitar accidentes. El curso principalmente trata sobre técnicas y protocolos de conducción en caso de la existencia de una climatología adversa, carreteras dificultosas e intrusión de animales domésticos o en libertad.
Beneficios: Formación de los trabajadores de la empresa en técnicas de conducción segura en situaciones adversas.
Objetivos: Conseguir que el 100% de los empleados estén formados en Conducción Segura y Condiciones Adversas.
Responsable: Gestor de Movilidad
Plazo: 8 meses

Vía de acceso para peatones y bicis
Descripción: El centro de trabajo se encuentra localizado a 2 Km de distancia del centro de Aguilar de Campoo. Existe un carril peatonal y para bicicletas, pero sólo para la mitad del trayecto. Se buscarán apoyos en las empresas cercanas que tengan los mismos intereses y se solicitará la continuación de este carril hasta el centro de trabajo para que los empleados tengan la posibilidad de hacer uso de él, bien caminando o haciendo uso de la bicicleta.
Beneficios: Reducción de vehículos en la vía, mejora de la movilidad, disminución de costes de transporte, reducción de la contaminación, disminución de riesgos por accidente vial, mejora de la condición física de los trabajadores.
Objetivo: Enviar comunicados de propuesta al 100% empresas que compartan la misma vía como trayecto a su centro de trabajo. Enviar una solicitud a la administración pública competente sobre la realización de la continuación del carril bici existente hasta el centro de trabajo.
Responsable: Dirección General
Plazo: 2 meses

Iluminación en la zona de acceso y aparcamientos
Descripción: Adecuación de la iluminación de la carretera de acceso a la fábrica y de las zonas de aparcamiento.
Beneficios: Mejora de la visibilidad de las vías y zonas de acceso.
Objetivo: Enviar una solicitud a la administración pública que corresponda sobre el acondicionamiento de la iluminación en la vía de acceso al centro de trabajo y en las zonas de aparcamiento.
Responsable: Dirección General
Plazo: 4 meses

Mejoras del acceso al centro de trabajo
Descripción: La acción implica el estudio de la posibilidad de realizar algún cambio en la zona de entrada a la fábrica. Actualmente existe una rotonda muy cercana a la puerta de acceso y a la salida de esta esperan los camiones antes de que les permitan el paso a la fábrica. A ambos lados de la entrada hay dos zonas de aparcamientos en los que deben aparcar los vehículos los empleados. El problema se encuentra en el momento en el que hay un camión esperando en la entrada, ya que dificulta el paso al resto de vehículos que bien van a estacionar o a salir del estacionamiento.
Beneficios: Mejora del acceso de los empleados al centro de trabajo y aumento de su seguridad.
Objetivos: Realización de un estudio sobre la posibilidad de cambiar el lugar de espera de los camiones para entrar en la fábrica.
Responsable: Departamento de Logística
Plazo: 1 año

D. Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos.

Programa de compartir coche
<p>Descripción: Informar sobre la posibilidad de compartir vehículo a los empleados, impulsando y gestionando la comunicación interna. Comunicar la existencia de una herramienta de comunicación basada en una aplicación para móviles llamada Gullón Club Vitalday. A través de ella los empleados podrán publicar anuncios o responder a otros, sobre su necesidad o disponibilidad de compartir coche. Además, con el objetivo de fomentar esta medida, se estudiará la viabilidad de ofrecer ventajas a quien se acoja a ella, como puede ser la obtención de descuentos en gasolina u otras.</p>
<p>Beneficios: Reducción de los gastos del uso del vehículo (combustible, mantenimiento, etc.), disminución de la contaminación, fomento de las relaciones personales entre trabajadores, disminución del estrés y el cansancio en la carretera.</p>
<p>Objetivo: Disminución de la ocupación del parking de la empresa en un 20%.</p>
<p>Responsable: Departamento de Organización y Personas</p>
<p>Plazo: 6 meses</p>

Planificación de rutas en condiciones seguras
<p>Descripción: La acción consiste en realizar un estudio de los desplazamientos que realizan los empleados, basándose en la información recogida de los cuestionarios de movilidad. A partir de estos datos de ese estudio, se elaborarán unos planes de rutas que contengan los trayectos más seguros y eficientes para los principales desplazamientos de los empleados, los tramos de concentración de tráfico y los puntos donde hayan ocurrido más accidentes. Se enviará esta información por correo electrónico a todos los empleados y además se colocará impresa en el tablón de prevención de riesgos laborales.</p>
<p>Beneficios: Mejora del conocimiento de los peligros existentes en las rutas de desplazamiento de los trabajadores, disminución del riesgo de accidente.</p>
<p>Objetivo: Realización del 100% de los planes de las posibles rutas en condiciones seguras.</p>
<p>Responsable: Gestor de Movilidad</p>
<p>Plazo: 4 meses</p>

Investigación de accidentes
Descripción: Estudio, investigación y registro de los accidentes laborales viales producidos.
Beneficios: Mayor información sobre las causas de los accidentes producidos, lugares y tramos peligrosos. Ayuda para la implantación de medidas preventivas y correctoras.
Objetivo: Estudio del 100% de los accidentes laborales viales.
Responsable: Gestor de Movilidad
Plazo: 1 año

Una vez determinadas las medidas preventivas a aplicar, el responsable y el plazo de cada una de ellas, es preciso informar a toda la Organización de las actividades relacionadas con la gestión del Plan de Movilidad, es decir, de cómo se va a proceder en cada una de las actuaciones que se van a llevar a cabo. Para ello, desde la Dirección General, se enviará un correo electrónico a toda la empresa, poniendo en conocimiento los objetivos, las acciones y la planificación de las mismas, las personas de contacto y responsables, y finalmente, solicitando la implicación y colaboración de todos los trabajadores.

10.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL

El seguimiento y control para conocer la eficacia de las medidas adoptadas se realizará recogiendo y verificando la información necesaria en el siguiente modelo de cuadro:

OBJETIVO / INDICADOR	OBJETIVOS		SEGUIMIENTO		
	VALOR 2016	VALOR OBJETIVO 2018	VALOR ACTUAL	VARIACIÓN	OBSERVACIONES / MEDIDAS CORRECTORAS
Conseguir que el 100% de los empleados estén formados en Seguridad Vial.	100%	100%	100%		
Entregar un manual para la Prevención de accidentes al 100% de los empleados.	100%	100%	100%		
Reducir un 50% la tasa de accidentes laborales viales de la organización.	1	0	0		
Enviar avisos vía correo electrónico al 100% de los empleados con mensajes de precaución en cada campaña de vacaciones o puentes.	0	100%	0		
Enviar avisos vía correo electrónico al 100% de los empleados con recordatorios sobre la importancia del mantenimiento de los vehículos.	0	100%	0		

OBJETIVOS**SEGUIMIENTO**

OBJETIVO / INDICADOR	VALOR 2016	VALOR OBJETIVO 2018	VALOR ACTUAL	VARIACIÓN	OBSERVACIONES / MEDIDAS CORRECTORAS
Realización de un estudio de viabilidad económica para la posible oferta de bonificaciones o descuentos en talleres mecánicos para el mantenimiento de los vehículos.	0	1	0		
Conseguir que el 100% de los empleados estén formados en Conducción Segura y Condiciones Adversas.	0	100%	0		
Enviar comunicados de propuesta al 100% empresas que compartan la misma vía como trayecto a su centro de trabajo.	0	100%	0		
Enviar una solicitud a la administración pública competente sobre la realización de la continuación del carril bici existente hasta el centro de trabajo.	0	1	0		

OBJETIVOS**SEGUIMIENTO**

OBJETIVO / INDICADOR	VALOR 2016	VALOR OBJETIVO 2018	VALOR ACTUAL	VARIACIÓN	OBSERVACIONES / MEDIDAS CORRECTORA
Enviar una solicitud a la administración pública que corresponda sobre el acondicionamiento de la iluminación en la vía de acceso al centro de trabajo y en las zonas de aparcamiento.	0	1	0		
Realización de un estudio sobre la posibilidad de cambiar el lugar de espera de los camiones para entrar en la fábrica.	0	1	0		
Disminución de la ocupación del parking de la empresa en un 20%.	66	53	62		
Realización del 100% de los planes de las posibles rutas en condiciones seguras.	0	100%	0		
Estudio del 100% de los accidentes laborales viales.	100%	100%	100%		

El control y seguimiento de los indicadores se efectuará mediante dos tipos de evaluaciones:

- Evaluaciones periódicas: se realizarán cada 4 meses sobre todos los indicadores establecidos. En el caso de que el plazo estimado para adoptar una medida sea menor, esta se evaluará al final de su plazo. De esta manera se conocerá si las acciones del Plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado y si los objetivos se están cumpliendo. En caso contrario, deberán plantearse medidas correctoras.
- Evaluación final: se realizará una evaluación al cumplirse 1 año de la implantación del Plan de Movilidad. En ese momento se conocerán los resultados finales del conjunto de acciones propuestas y si se han conseguido todos los objetivos.

Además, se realizarán reuniones periódicas cada 4 meses con los distintos agentes implicados en el Plan. En estas reuniones se deben presentar y analizar los resultados de los indicadores.

11.CONCLUSIONES

Los vehículos constituyen de por sí un peligro más para las personas y para los trabajadores. Los factores de riesgo a eliminar y controlar son múltiples. Dependen del propio vehículo, de las infraestructuras, del entorno, y evidentemente, del factor humano.

El riesgo al que estamos expuestos se incrementa al hacer un gran uso ellos, pues forman parte de la vida diaria y del propio trabajo. Además de los riesgos, llevan consigo otros inconvenientes adicionales como el daño al medio ambiente.

A pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años para la reducción de los accidentes de tráfico y los avances encontrados en seguridad vial, los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de mortalidad en el trabajo. Ante esta realidad que evidencia que no se ha sido suficientemente efectivos en su prevención, debemos asumir que la seguridad vial laboral ha de ser acometida con mayor rigor y darle la importancia que realmente tiene. El Plan de Movilidad ha de formar parte del Plan de Prevención de la Organización, y los riesgos laborales viales han de ser evaluados y controlados, asumiendo su responsabilidad cada una de las partes de la Organización, no solo para dar cumplimiento a las obligaciones legales, sino también, como responsabilidad social, ambiental y económica.

12.BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Española de Normalización y Certificación. “**Norma UNE - ISO 39001**” Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, RTS (Road Traffic Safety), Versión corregida, Madrid, AENOR, septiembre 2015.
- Dirección General de Tráfico. “**Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020**” Madrid, Advantia Comunicación Gráfica, S.A. 2011. Disponible en: http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf
- Ibermutamur. Mutua colaboradora con la Seguridad Social. “**Guía práctica para la elaboración de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial**”, 2015. Disponible en: https://www.ibermutuamur.es/wp-content/uploads/2015/05/Guia_PlanMovilidad_2015.pdf
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. “**Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012**” Madrid, 2003. Disponible en: http://www.mapama.gob.es/es/cambio-climatico/legislacion/documentacion/plan_accion_2008_2012_tcm7-12597.pdf
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. “**Informe de accidentes laborales de tráfico 2015**” Madrid, 2016. Disponible en: <http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Riesgos%20especificos/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/Tr%C3%A1fico%202015.pdf>
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. “**Informe del Grupo de Trabajo “Seguridad Vial Laboral” de la CNSST**”, 2016. Disponible en: <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Instituto/Comision/DOCUMENTOGTSeguridadVialLaboral.pdf>
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. “**Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012**”, 2007. Disponible en: http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Instituto/Estrategia_Seguridad_Salud/Doc.Estrategia%20actualizado%202011%20ultima%20modificacion.pdf

- Instituto Navarro de Salud Laboral. “**Ficha Técnica de Prevención 22. La seguridad vial como compromiso de empresa y trabajadores. La Carta Europea de la Seguridad Vial**”, Pamplona, 2009. Disponible en:
<http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/A4545548-AFCD-444E-804D-D5D47B59E44C/146032/FTP22CartaEuropeaSegVial.pdf>
- Jefatura del Estado. **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible**. BOE núm. 55, de 05/03/2011.
- Jefatura del Estado. **Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales**, de 8 de noviembre. BOE núm. 269, de 10 de noviembre de 1995.
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social. “**Estadística de Accidentes de Trabajo. Resumen 2016**” Datos anuales 2016, [en línea] Disponible en:
http://www.empleo.gob.es/es/estadisticas/monograficas_anuales/EAT/2016/index.htm
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social. **Real Decreto Legislativo 1/1994**, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. BOE núm. 154, de 29/06/1994.
- Mutua Intercomarcal. “**Manual de buenas prácticas preventivas. Plan de Movilidad y Seguridad Vial**”, 2013. Disponible en:
http://www.mutua-intercomarcal.com/portal/doc/plan_movilidad_cast.pdf
- Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. “**Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica**”, Madrid, BARAJAS Gráficos, S.L. 2012. Disponible en:
http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/sectoriales/doc/seguridad_vial_empresa.pdf
- Ministerio del Interior. **Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración**, de 1 de marzo de 2011, para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo. Madrid, 2011.
- Ministerio de Trabajo e Inmigración. **Real Decreto 404/2010**, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. BOE núm.79, de 1 de abril de 2010.
- Real Automóvil Club España. “**El tráfico como riesgo laboral**” [en línea] Disponible en: <http://www.planmovilidad.es/El-trafico-como-riesgo-laboral-es-2824544371340>

- Vicerrectorado de Economía y Gestión. Oficina de Prevención de Riesgos Laborales. Universidad de Salamanca. “**Plan de Movilidad y Seguridad Vial**” Disponible en: <http://www.usal.es/files/Plan%20movilidad%20y%20seg.vial%20proteg..pdf>

13.ANEXOS

13.1. ENCUESTA DE HÁBITOS DE MOVILIDAD

El objetivo de este cuestionario es conocer algunos aspectos sobre los desplazamientos que habitualmente realiza, ya bien sea para ir o volver del trabajo (in itinere) o durante el horario de trabajo (en misión), con el fin de mejorar los desplazamientos en el ámbito laboral y reducir la accidentabilidad.

El cuestionario es anónimo y se garantiza la confidencialidad de las respuestas. Marque con una X la/s opción/es deseada/s o conteste en su caso.

Fecha		
Género	Hombre	<input type="checkbox"/>
	Mujer	<input type="checkbox"/>
Edad	Entre 18 y 25 años	<input type="checkbox"/>
	Entre 26 y 40 años	<input type="checkbox"/>
	Entre 41 y 50 años	<input type="checkbox"/>
	51 años o más	<input type="checkbox"/>
Lugar de residencia		
Empresa	VIDA	<input type="checkbox"/>
	ETT	<input type="checkbox"/>
Departamento al que pertenece		
Puesto de trabajo		
Antigüedad en la empresa		

Jornada	Turnos rotativos	
	Jornada partida	
Días de trabajo (Ej.: lunes – viernes)		
¿Cuál es su modo de transporte que utiliza habitualmente para sus desplazamientos desde su domicilio a centro de trabajo y viceversa? Indique uno o varios.	Automóvil conduciendo Ud. solo	
	Automóvil compartido	
	N.º ocupantes:	
	Moto	
	Bicicleta	
	A pie	
	Autobús	
	Transporte público	
Otros:		
¿Cuáles son las razones por las que utiliza este medio de transporte? (marque una o varias opciones)	Es económico	
	Es cómodo	
	Es rápido	
	No hay transporte público	
	Otras:	
N.º kilómetros entre su domicilio y el trabajo		
Tiempo en desplazarse al centro de trabajo		
¿Cada cuánto tiempo revisa los neumáticos, el aceite, las luces, la suspensión, etc.?	Nunca, o sólo cuando se estropean	
	De forma habitual o periódica	
Antigüedad de su vehículo		
¿Estaría dispuesto a compartir vehículo si la empresa le ayudara a encontrar a otros empleados con las mismas pautas de desplazamiento (horario, domicilio...)?	Sí	
	No	

¿La empresa cuenta con autobuses para ir a trabajar?	Sí (N.º de autobuses y trayectos:)	
	No	
¿Dónde se desplaza a comer?	Domicilio particular	
	En el propio Centro de Trabajo	
	Próximo al Centro de trabajo	
¿Cree que el centro de trabajo reúne las condiciones para comer allí?	Sí	
	No, ¿por qué?	
En los últimos años, ¿ha sufrido algún accidente de tráfico? en sus desplazamientos “in itinere” o en “misión”	Accidente con lesiones y con baja	
	Accidente con lesiones y sin baja	
	Accidente solo con daños materiales	
	No he sufrido ningún accidente	
En caso afirmativo, el accidente se produjo...	Yendo al trabajo	
	Volviendo del trabajo	
	Durante la jornada	
Lugar del accidente (km, vía, localidad, etc.)		
En caso de haber necesitado baja, ¿de cuántos días fue?		
Principales factores de riesgo con los que se encuentra	Estado de la vía	
	Mi vehículo	
	Mi propia conducción	
	La climatología	
	Otros:	

Indique la/s zona/s donde suele encontrarse atascos o tráfico denso	
Indique la/s zona/s que considera con mayor peligro de sufrir un accidente	
¿Qué acciones / medidas propondría a la empresa destinadas a mejorar la Seguridad Vial?	

¡Muchas gracias por su colaboración!