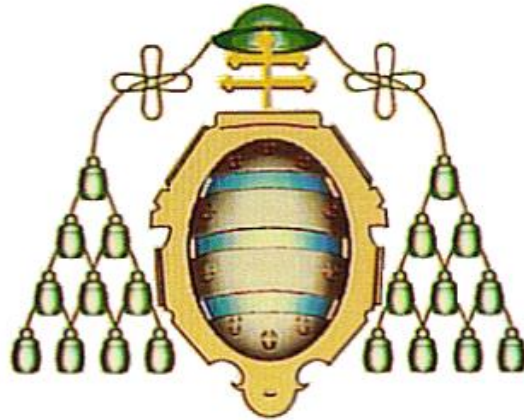


UNIVERSIDAD DE OVIEDO



Máster Universitario en Prevención de Riesgos Laborales

Trabajo Fin de Máster

**PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD
VIAL EN UNA EMPRESA DE LA
INDUSTRIA QUÍMICA**

Paula Conde Silos

Director: D. Pedro Riesgo Fernández

Febrero, 2023

ÍNDICE

1.	PLANTEAMIENTO Y OBJETIVOS.....	1
1.1.	INTRODUCCIÓN.....	1
1.2.	OBJETIVOS.....	4
2.	PROCEDIMIENTOS, MATERIALES Y MÉTODOS	5
3.	DESARROLLO, RESULTADOS Y DISCUSIÓN GENERAL ..	8
3.1.	DESARROLLO Y RESULTADOS DEL PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	8
3.1.1.	INTRODUCCIÓN	8
3.1.2.	OBJETO Y COMPROMISO DE LA EMPRESA	8
3.1.3.	ALCANCE	10
3.1.4.	DEFINICIONES	10
3.1.5.	LEGISLACIÓN DE REFERENCIA	12
3.1.6.	PERSONAL INVOLUCRADO, RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LA PLANTILLA	12
3.1.7.	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN	16
3.1.8.	EVALUACIÓN DE RIESGOS.....	43
3.1.9.	POLÍTICA DE MOVILIDAD	50
3.1.10.	DISEÑO E IMPLANTACIÓN DEL PLAN. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.....	51
3.1.11.	IMPLANTACIÓN DEL PLAN	69
3.1.12.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	70
3.1.13.	RELACIONES CON ORGANISMOS EXTERIORES.....	72
3.2.	DISCUSIÓN GENERAL	72
4.	CONCLUSIONES	75

5.	BIBLIOGRAFÍA	76
6.	ANEXOS	83
6.1.	ANEXO I. CUESTIONARIO DE MOVILIDAD SEGURA EN LA EMPRESA	83
6.2.	ANEXO II. CUESTIONARIO PARA EL DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN EN LA EMPRESA.....	89
6.3.	ANEXO III. CUESTIONARIO A RELLENAR POR EL TRABAJADOR EN CASO DE ACCIDENTE	93
6.4.	ANEXO IV. ADHESIÓN A CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL	96
6.5.	ANEXO V. FICHAS DEL PLAN.....	100
6.6.	ANEXO VI UBICACIÓN.....	101
6.7.	ANEXO VII POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE, SALUD Y SEGURIDAD.....	103
6.8.	ANEXO VIII EVALUACIÓN DE RIESGOS.....	104
6.9.	ANEXO IX. EJEMPLO DE PROGRAMA DE TRABAJO	107

Índice de figuras

Figura 1. Ubicación del emplazamiento.....	17
Figura 2. Género.....	20
Figura 3. Edad	21
Figura 4. Distancia al centro de trabajo.....	21
Figura 5. Medio de desplazamiento	22
Figura 6. Trayecto realizado.....	23
Figura 7. Causas que motivan el riesgo.....	24
Figura 8. Propuestas para reducir el riesgo de accidente	24
Figura 9. Accidentes de tráfico	27
Figura 10. Distribución de las causas de los accidentes al ir o volver del trabajo en función de si las consecuencias han llevado o no a una baja laboral.....	29
Figura 11. Causas de los accidentes por año.....	31
Figura 12. Alcances por año.....	32
Figura 13. Tipos de alcance.....	33
Figura 14. Accidentabilidad por días de la semana 2013-2021	34
Figura 15. Accidentabilidad por día.....	34
Figura 16. Accidentabilidad según horario	35
Figura 17 Accidentabilidad al ir o volver del trabajo.....	36
Figura 18. Accidentabilidad por Negocios.....	37
Figura 19. Accidentabilidad por áreas.....	38
Figura 20. Accidentabilidad por género	39
Figura 21. Niveles de riesgo.....	47

Índice de Tablas

Tabla 1. Distribución de la accidentabilidad según legislación española .	27
Tabla 2. Distribución de las causas de los accidentes al ir o volver del trabajo en función de si las consecuencias han llevado o no a una baja laboral.....	28
Tabla 3. Causas de los accidentes in itinere entre 2013 y 2021	30
Tabla 4. Tipos de alcance 2013-2021	32
Tabla 5. Tipos de alcance al ir o volver del trabajo	33
Tabla 6. Distribución de la accidentabilidad por días de la semana 2013-2021	34
Tabla 7. Accidentabilidad por horas 2013-2021	35
Tabla 8. Número de accidentes al ir o volver del lugar de trabajo 2013-2021	36
Tabla 9. Distribución de accidentabilidad por Negocios y funciones 2013-2021	37
Tabla 10. Accidentabilidad en Centro Global de Servicios	38
Tabla 11. Accidentabilidad por género	39
Tabla 12. Accidentabilidad por tipo de transporte	40
Tabla 13. Accidentes que presentan recaídas	40
Tabla 14. Criterios para la evaluación de riesgos.....	48

1. PLANTEAMIENTO Y OBJETIVOS

1.1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico y sus consecuencias, constituyen un problema de salud pública, un problema laboral y un problema social que requiere de la coordinación de todos los agentes intervinientes, administraciones públicas, Dirección General de Tráfico, empresarios, personas trabajadoras, comunidad educativa y medios de comunicación para conseguir una mejora efectiva y eficaz de las condiciones de trabajo relacionadas con la seguridad vial laboral y en consecuencia, una reducción de los datos de siniestralidad vial laboral (Ministerio del Interior et al., 2020).

Los accidentes de tráfico han ido ganando peso en los últimos años llegando a ser una de las primeras causas de muerte en accidentes laborales. Cada día millones de trabajadores se desplazan para acudir a su centro de trabajo o viceversa, viéndose expuestos a sufrir los conocidos como accidentes “in itinere”. Además de estos, existen otros muchos desplazamientos dentro de la jornada laboral que forman parte de las tareas asignadas a algunas de las categorías profesionales como: comerciales que visitan clientes, técnicos que prestan servicios, repartidores, mensajería, etc. Este elevado número de desplazamientos es una de las principales causas del incremento de accidentes de tráfico en nuestro país (UMIVALE et al., 2019).

El modelo actual de movilidad, provocado en parte por el cambio urbanístico en las ciudades, conlleva un aumento de la distancia entre el lugar de residencia y el de trabajo, con el consiguiente aumento de duración de los desplazamientos. Esta situación no solo produce un incremento en el número de accidentes de tráfico sino que también afecta al bienestar y la calidad de vida de las personas, aumentando las congestiones de tráfico, las emisiones contaminantes, el ruido del tráfico y el uso de combustibles derivados del petróleo (Dirección General de tráfico et al., 2020).

Conforme a los datos publicados por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en Trabajo, en su último informe sobre accidentes laborales de tráfico (ALT), en el año 2021, del total de los 601.123 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en España, 65.342 fueron accidentes de tráfico. Los llamados accidentes laborales de tráfico representan un 10,9% del total de accidentes de trabajo, de los cuales, un 57,8% fueron accidentes “in itinere” (Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, 2021).

Además, los accidentes de tráfico constituyen una de las principales causas de absentismo laboral, por lo que no sólo son un grave problema de seguridad en la empresa, sino que también causan un grave perjuicio económico, que desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales puede ser minimizado (Ministerio del Interior et al., 2020).

Transformar el modelo actual de movilidad requiere dotarse de instrumentos legales, fiscales y, de planificación y gestión, que permitan avanzar hacia un nuevo escenario más eficiente, equitativo, seguro y saludable, en el que territorio, urbanismo, movilidad y salud pública vayan de la mano (Dirección General de tráfico et al., 2020)

Dos de las herramientas con las que se cuenta actualmente para promover actuaciones empresariales encaminadas a la implantación de políticas de seguridad vial laboral en los entornos de trabajo son:

- La Carta Europea de la Seguridad Vial. Esta Carta es una iniciativa promovida por la Comisión Europea y fue aprobada en el año 2004, para la participación y diseño de actividades enfocadas a la mejora de las condiciones de seguridad vial a las que se comprometen, mediante la firma de la Carta Europea, empresas e instituciones del entorno de la UE.
- Y la Ley 31/1995 de PRL, la cual constituye el eje fundamental para el diseño de las políticas de Prevención de Riesgos Laborales en España, sin embargo, esta ley no incluye cuestiones relativas a la Seguridad Vial Laboral, por lo que debemos servirnos de sus

principios orientadores como guía (Ministerio del Interior et al., 2020).

Estos principios indican que han de evitarse los riesgos, evaluar los riesgos que no se puedan evitar, combatir los riesgos en su origen, tener en cuenta la evolución de la técnica, etc.; y son de aplicación en la materia que nos ocupa (Ministerio del Interior et al., 2020). De manera que, las empresas deben tener contemplados en su evaluación de riesgos tanto el accidente “in itinere” como el accidente “in misión”, como factores de riesgo presentes en su actividad, además, han de informar y formar a sus trabajadores sobre las causas que pueden dar lugar a este riesgo y las medidas preventivas que se han de adoptar. Hoy en día, cada vez son más las empresas que gestionan este riesgo de forma activa aplicando medidas destinadas a racionalizar los desplazamientos de las personas trabajadoras para mejorar su movilidad, de manera que sus desplazamientos sean más seguros, eficientes y sostenibles a través de un Plan de Movilidad específico (UMIVALE et al., 2019).

Un Plan de Movilidad es un documento donde se recogen las acciones realizadas por la empresa, dirigidas a garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores/as en los trayectos que realizan. Este documento ha de ser actualizado habitualmente en función de las medidas que la empresa vaya adoptando, de las evaluaciones de riesgos, de los accidentes laborales de tráfico investigados, etc. (UMIVALE et al., 2019).

Además de las mejoras en la movilidad y la seguridad de las personas trabajadoras, la implantación de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) recogidos en la Agenda 2030 (Dirección General de tráfico et al., 2020).

El desarrollo de un plan de movilidad en el seno empresarial forma parte de la responsabilidad de mejora de la empresa, que está directamente ligada a la responsabilidad social corporativa y que además es extensible a toda la cadena de valor de la empresa (Dirección General de tráfico et al., 2020).

1.2. OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo es la elaboración del Plan de Movilidad y Seguridad Vial de una empresa de la industria química. Para mantener, en la medida de lo posible, la confidencialidad de dicha empresa se hará referencia a ella de aquí en adelante como “Industria Química S.L.”.

Este Plan ha sido creado en base a las características propias de una empresa del sector químico, utilizando para su elaboración los registros sobre siniestralidad laboral recogidos a lo largo de los años 2013 a 2021 y las respuestas proporcionadas por las personas de la plantilla a la encuesta de movilidad realizada durante el mes de abril de 2022.

Como se indica más adelante, el objetivo del plan de movilidad de “Industria Química S.L.” es reducir o y/o eliminar los accidentes laborales de tráfico “in itinere” y “en misión” derivados de los desplazamientos por cuestiones relativas al desempeño laboral.

2. PROCEDIMIENTOS, MATERIALES Y MÉTODOS

Para la realización del presente trabajo se ha seguido una metodología variada que ha incluido la recopilación de información y la elaboración de documentación.

En primer lugar, se ha realizado la consulta de bibliografía relacionada con seguridad vial, accidentes de tráfico y la gestión de la prevención de dichos accidentes mediante Planes de movilidad en empresa. En base a esta información se ha elaborado un esquema, el cual se incluye a continuación, que enumera los pasos que han de seguirse para llevar a cabo la implantación de un plan de movilidad y seguridad vial (Ministerio del Interior et al., 2020):

- Fase preliminar.
 - Implicar a la dirección y agentes participantes.
 - Asignar a los responsables del plan.
 - Movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores.
- Diagnóstico.
 - Identificar las principales características de la empresa.
 - Analizar la movilidad.
 - Analizar los accidentes.
 - Analizar las condiciones reales de conducción.
 - Analizar la gestión de los desplazamientos.
- Evaluación de riesgos.
 - Asignar el nivel de exposición al riesgo.
 - Seleccionar colectivos prioritarios.
- Elaboración del plan.
 - Definir los objetivos a alcanzar.
 - Seleccionar acciones.

- Buscar sinergias y apoyos.
- Implantación del plan.
 - Planificar las actividades a desarrollar.
 - Comunicación inicial a la organización.
 - Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos.
 - Establecimientos de procesos para la gestión.
 - Adaptación de la organización a los cambios.
- Seguimiento y evaluación.
 - Definir los indicadores del plan de seguridad vial.
 - Obtener el valor de los indicadores.
 - Analizar y evaluar el resultado de los indicadores.
 - En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas.

En segundo lugar, se llevó a cabo el diagnóstico de la situación de la seguridad vial en la empresa, como se indica en el esquema anterior, han de estudiarse las características de la empresa, la movilidad, los accidentes, las condiciones reales de conducción y la gestión de los desplazamientos (Ver **3.1.7 Diagnóstico de la situación**).

Para realizar el análisis de la movilidad de las personas de la plantilla se confeccionó un cuestionario con preguntas relacionadas con sus horarios de trabajo, su lugar de residencia, los medios de transporte utilizados, etc. Este cuestionario (Ver **Anexo I. Cuestionario de movilidad segura en la empresa**) fue enviado a todas las personas vía email, posteriormente los resultados fueron recopilados y analizados en el apartado correspondiente del Plan de movilidad (Ver **3.1.7.2 Análisis de la movilidad**).

A continuación, se recopilaron los datos de los accidentes de tráfico ocurridos entre los años 2013 y 2021 a personas pertenecientes a la empresa, en este caso los accidentes son en su mayoría accidentes “in itinere” ya que por lo

general no se realizan desplazamientos “in misión”. Los datos fueron analizados y se presentan en el apartado correspondiente (Ver **3.1.7.3 Accidentabilidad 2013-2021**).

Por último, en base a estos resultados y a la bibliografía consultada, se procedió a la elaboración de la documentación necesaria para la creación e implantación del plan.

3. DESARROLLO, RESULTADOS Y DISCUSIÓN GENERAL

3.1. DESARROLLO Y RESULTADOS DEL PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

A continuación, se desarrolla en Plan de Movilidad y Seguridad vial de la empresa “Industria Química S.L.”, empresa perteneciente a la Industria química ubicada en Asturias:

3.1.1. INTRODUCCIÓN

Dentro del ámbito de la Seguridad y Salud Laboral, los accidentes de tráfico suponen un importante coste, laboral y social, que exige la puesta en marcha de políticas y planes de movilidad segura.

El compromiso de “Industria Química S.L.”, en las materias de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud Laboral viene reflejado con la implantación y certificación de un Sistema de Gestión Integrado Normalizado.

El presente plan es un documento que permite regular y gestionar la movilidad en “Industria Química S.L.”, garantizando su integración en la gestión global de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

3.1.2. OBJETO Y COMPROMISO DE LA EMPRESA

El objeto de este plan es apoyar a la política de Movilidad de “Industria Química S.L.” fomentando y llevando a cabo una serie de conductas y prácticas encaminadas a disminuir o eliminar los accidentes laborales “in itinere” y “en misión” derivados de los desplazamientos por cuestiones relativas al desempeño laboral. Su desarrollo, al igual que la política de Movilidad, se basa en los compromisos descritos en la política de Seguridad, Salud y Medio Ambiente y los valores de Medio Ambiente, Higiene, Seguridad y Vigilancia corporativos.

Este plan permite regular y gestionar la movilidad de “Industria Química S.L.” de forma que no solo se garantice su integración total en la gestión de la empresa, sino que también se haga extensivo a todas las actividades desempeñadas en cualquier nivel jerárquico de la misma.

Compromiso interno

Para lograr el objetivo marcado se estudian y revisan diferentes aspectos relacionados con la seguridad Vial en la empresa y se determinan medidas concretas de actuación en materia de movilidad con el total apoyo y compromiso de la dirección. El presente plan, al igual que la política de Movilidad, se ha implantado, publicado y se mantiene al día.

Compromiso externo

Este compromiso se expresa con la suscripción de la Carta Europea de Seguridad Vial, una plataforma europea participativa formada por empresas, asociaciones, centros de investigación y administraciones públicas que se han comprometido a realizar acciones concretas y compartir sus buenas prácticas para abordar los problemas de seguridad vial en su entorno próximo. Tras la adopción de los diez principios rectores de la Carta, “Industria Química S.L.” reafirmó su compromiso en cuanto a su colaboración plena con la reducción de los accidentes de tráfico. Estos principios pueden consultarse en el **Anexo IV. Adhesión a carta europea de seguridad vial.**

En concreto, la Carta tiene como objetivos (Comisión europea de movilidad y transporte, 2014):

- 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.

3.1.3. ALCANCE

Este plan es de aplicación a todas las personas trabajadoras de la empresa e incluye sus trayectos de la vivienda habitual al trabajo y los desplazamientos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

3.1.4. DEFINICIONES

A continuación, para un mejor entendimiento, se definen una serie de conceptos relacionados con el Plan de Movilidad y Seguridad Vial:

- Sistema vial: Está compuesto por la vía pública, los vehículos, el sistema de respuesta a emergencias médicas y los usuarios de la vía, así como sus interacciones.
- Seguridad vial: Factores y circunstancias de los accidentes de tráfico y otros incidentes que influyan o tengan el potencial de incidir en las muertes o lesiones graves de los usuarios de la vía.
- Riesgos Viales: Aquellos riesgos a los que están expuestas las personas, conductores u otros usuarios de una vía, pudiendo estos generar un accidente. El factor humano, el factor vehículo, el factor vía y el factor entorno son los cuatro factores que más influyen en los riesgos laborales viales.
- Movilidad de los trabajadores: Cualquier desplazamiento que realice un empleado desde su domicilio hasta su lugar de trabajo dentro del período

de tiempo prudencial que, usualmente, se invierte para realizar dicho trayecto, sin que este se vea alterado por desviaciones temporales anormales o motivadas por intereses personales, utilizando un medio de transporte adecuado y habitual, cuya finalidad directa del desplazamiento está determinada por el trabajo.

- Accidente de tráfico: Cualquier tipo de impacto dentro de la vía pública que resulte en muerte, lesiones o daños.
- Incidente de tráfico: Suceso proveniente de un elemento del sistema vial o de factores externos al mismo.
- Accidente de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.
- Accidente laboral vial: Aquel que se produce cuando el trabajador se desplaza por una vía dentro de su jornada laboral.
- Accidente laboral de tráfico: Aquel que sufre un trabajador durante su jornada laboral, durante la incorporación al mismo o retorno del centro de trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación. Dentro de estos se puede considerar:
 - Accidente “in itinere”: El que sufre un trabajador al ir o volver del trabajo.
 - Accidente “en misión”: Aquel que se produce durante el desplazamiento del trabajador a un lugar diferente del habitual para realizar una actividad encomendada por la empresa.
 - Accidente de conductores profesionales: aquel sufrido u ocasionado por una persona trabajadora que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su labor. También se incluyen en este grupo aquellos accidentes con vehículos, que se producen en lugares de trabajo como obras de construcción, grandes fábricas, aparcamientos, etc.
- Accidentalidad vial: Es la frecuencia o índice de ocurrencia de eventos imprevistos no relacionados con factores humanos, que alteran el curso

normal o esperado del desplazamiento en la vía, en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera súbita por un agente externo involuntario.

3.1.5. LEGISLACIÓN DE REFERENCIA

La legislación principal que regula la normativa específica sobre movilidad puede ser consultada en el apartado **5. Bibliografía**.

3.1.6. PERSONAL INVOLUCRADO, RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LA PLANTILLA

En el grupo de trabajo relacionado con la Movilidad intervendrán las siguientes figuras:

- a) Dirección.
- b) Responsable de movilidad o gestor de movilidad.
- c) Grupos de trabajo y comité de seguimiento.
- d) Toda la empresa.

En nuestro caso, y por la naturaleza de los grupos de trabajo ya creados, se incluye la movilidad como un punto a tratar y seguir en la Red de Seguridad y Salud, y en la Red de Empresa saludable. Cabe destacar que la directora del emplazamiento de Asturias de “Industria Química S.L.”, A.S., ha designado como responsable de Movilidad a P.E.

A continuación, se describen las funciones y responsabilidades de las figuras anteriormente mencionadas:

a) Dirección.

La Dirección de la empresa liderará y promoverá la realización e implementación del Plan de Movilidad. Sus funciones son las siguientes (Castaño García-Castro et al., 2016):

- Nombrar al gestor de movilidad.

- Proporcionar los recursos humanos, recursos materiales y la financiación necesarios para la realización del plan, asegurando el presupuesto para las medidas que se vayan a tomar.
- Garantizar a los componentes del grupo de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones, y a los trabajadores, el necesario para rellenar las encuestas.
- Colaborar con el grupo de trabajo en la elaboración, desarrollo e implantación del plan.
- Participar en las diferentes fases de elaboración, desarrollo e implantación del plan.
- Asistir a las reuniones del grupo de trabajo.
- Cumplir con los compromisos adquiridos en el plan.
- Adoptar las decisiones necesarias relacionadas con su ámbito de actuación o departamento para que el plan se lleve a cabo.
- Realizar un control periódico del grado de aplicación del plan y liderar su progreso y mejora.

b) Responsable de Movilidad o Gestor de Movilidad.

El “Responsable de Movilidad” o “Gestor de Movilidad” es la persona que gestiona activamente todo el proceso de elaboración, desarrollo y posterior implantación del plan. Es designado por la Dirección y se encarga de coordinar los diferentes agentes implicados; también coordina actividades de divulgación, asesoramiento y la planificación de actuaciones de mejora de las condiciones de movilidad.

Entre las responsabilidades del gestor de movilidad se pueden destacar las siguientes (Castaño García-Castro et al., 2016):

- Elaborar y presentar el plan.
- Constituir el grupo de trabajo.

- Coordinar el grupo de trabajo y elaborar un programa de trabajo.
- Convocar las reuniones del grupo de trabajo.
- Impulsar y supervisar el desarrollo del plan de movilidad.
- Obtener y mantener los compromisos y apoyos necesarios.
- Realizar campañas de concienciación e información.
- Integrar la cultura de la movilidad en el conjunto de las actividades desarrolladas por la empresa y en todos los niveles jerárquicos de la misma.
- Centralizar a través de los equipos de trabajo, las peticiones o sugerencias de los trabajadores respecto a las medidas propuestas en el plan.
- Contactar con organizaciones externas públicas o privadas.
- Coordinar el programa de seguimiento y control del plan.
- Presentar los resultados del plan.

c) **Redes de seguridad y salud, y empresa saludable.**

El plan de movilidad, como se dijo anteriormente, se incluye dentro de las redes de Empresa saludable y Seguridad y salud. La red de Empresa saludable llevará a cabo la parte del plan de movilidad relativa a la formación de los trabajadores, los sistemas de gestión realizarán las métricas correspondientes y el plan de movilidad será incluido en el Plan de prevención de riesgos laborales.

La Dirección nombrará una Comisión o Grupo de Movilidad formada por miembros de la Dirección o representantes de la empresa, Delegados de personal o trabajadores representantes de colectivos de trabajadores especialmente involucrados en la movilidad de la empresa y el Gestor de Movilidad. Esta Comisión analizará el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad: el programa de trabajo, las campañas de sensibilización, la recogida de información, el diagnóstico de movilidad, las acciones correctoras que se van a llevar a cabo y el seguimiento de la implantación. Se deberá establecer la periodicidad con la que se va a reunir la Comisión y su funcionamiento.

Las funciones de la Redes serán las siguientes:

- Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa.
- Participar en las diferentes fases de elaboración, desarrollo e implantación del plan.
- Proponer las actuaciones a implantar.
- Proponer objetivos a conseguir con la implantación del Plan.
- Recogida de información.
- Cumplir y hacer cumplir las medidas propuestas en el plan.
- Comunicación de los resultados del plan a las personas trabajadoras.
- Realizar campañas de información y sensibilización.
- Cooperar en la implantación del plan.
- Informar al gestor de movilidad de las incidencias, dudas o sugerencias derivadas de la implantación del plan.
- Establecer un mecanismo de control y seguimiento del plan para comprobar el cumplimiento de los objetivos.

d) Toda la empresa.

Para la correcta puesta en marcha y desarrollo de un plan de movilidad es necesario contar a lo largo del proceso con la participación de toda la plantilla.

Las funciones de los trabajadores son las siguientes:

- Recibir la información difundida por la empresa en relación con el Plan de Movilidad.
- Participar en las distintas formaciones derivadas del Plan de Movilidad.
- Implicarse y ser receptivos frente a las propuestas derivadas del Plan de Movilidad y participar en la aplicación de las mismas.
- Adoptar una actitud positiva ante las sugerencias realizadas por la empresa a raíz del Plan de movilidad.

3.1.6.1. Movilización de la organización y participación de la plantilla

La empresa informará de la existencia del proyecto de plan de seguridad vial, no solo a los responsables, sino a toda la plantilla.

Se comunicará el objetivo principal del plan: reducir los accidentes “in itinere”, tratando de concienciar, sensibilizar y hacer ver a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, resaltando los riesgos más evidentes y las medidas adecuadas para eliminarlos o minimizar sus consecuencias.

Las comunicaciones se llevarán a cabo a través de correos electrónicos, intranet, carteles, videos o campañas de comunicación de agentes como la DGT, etc.

3.1.7. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

3.1.7.1. Características de la empresa

El complejo industrial de “Industria Química S.L.” está ubicado en el Valle De Tamón, s/n. 33430, Carreño, Asturias. En este centro de trabajo se encuentran los siguientes negocios:

- Planta de N. o Planta 1, dedicada a la fabricación de una fibra aramida sintética, empleada en gran número de aplicaciones que requieren resistencia química y térmica.
- Centro global de servicios donde se llevan a cabo gran parte de las funciones transaccionales de finanzas realizadas en Europa, un centro europeo de recursos humanos, un centro de compras, un centro de atención al cliente del negocio de S&C, un centro de tecnologías de información y servicios de apoyo a los negocios del emplazamiento tales como relaciones externas, ingeniería, salud, seguridad y medio ambiente.
- Planta de I. o Planta 2 dedicada a la fabricación de cloruro de isoftaloilo, materia prima para la fabricación de N.

Cada una de las plantas en el complejo industrial de Asturias trabaja de una manera independiente y coordinada con el resto.

A continuación, se muestra una imagen del emplazamiento donde podemos ver las plantas 1 y 2, el Centro Global de servicios, las carreteras de acceso al centro de trabajo y los aparcamientos que pueden ocupar los empleados.



Figura 1. Ubicación del emplazamiento

Las distancias aproximadas entre los negocios son las siguientes:

- Entre Planta 2 y Planta 1: 650 m.
- Entre Planta 1 y centro de servicios: 700 m.
- Entre Planta 2 y centro de servicios: 450 m.

Desde la recepción a los aparcamientos, los empleados recorren aproximadamente 1,1 Km de carretera.

En el caso de que los empleados utilicen el transporte público, la distancia es de 3,9 km desde la estación de tren de Nubledo y 3,1 km desde la parada de autobús de la rotonda de Tabaza.

Los desplazamientos en transporte público pueden realizarse en tren o autobús desde:

- Oviedo: teniendo el viaje en tren una duración de entre 26 y 29 minutos; y el viaje en autobús una duración de 22 minutos.
- Gijón: La duración del viaje en tren es de aproximadamente 1 hora y en autobús de 26 minutos.
- Avilés: La duración del viaje en tren es de 14 minutos y en autobús de 15 minutos.

En ningún caso se ha incluido en los tiempos de desplazamiento el tiempo que conlleva el desplazamiento a pie desde las paradas de tren o autobús.

“Industria Química S.L.” cuenta con aproximadamente 600 empleados y habitualmente desarrollan su labor unos 400 contratistas habituales. El número real se puede consultar en: S:\Seguridad\METRICAS\InformesHoras

Los empleados de “Industria Química S.L.” desempeñan sus tareas en diferentes tipos de jornadas:

- Jornada a turnos de 8 horas o de 12 horas.
- Jornada a días con horario de entrada flexible entre las 8:00 y las 9:00 y salida entre las 17:00 y las 18:00.
- Actualmente también se está implementando un modelo de trabajo híbrido para el personal que puede teletrabajar, con dos opciones:
 - 4 días presenciales y 1 de teletrabajo
 - 3 días presenciales y 2 de teletrabajo.

Debido a la coincidencia de horarios, pueden producirse atascos durante los momentos de salida y entrada al emplazamiento.

En este punto se realizan dos actuaciones diferentes con el objetivo final de conocer el marco de partida en materia de seguridad vial en “Industria Química S.L.”:

- Por una parte, se llevó a cabo un análisis exhaustivo de la movilidad de los trabajadores por motivos explícitos de trabajo y por desplazamientos al ir o volver al centro de trabajo.
- Por otra parte, se realizó un análisis de los accidentes e incidentes de tráfico en los últimos nueve años, es decir, de 2013 a 2021. Generalmente, se toma el último año del estudio como base para definir posibles objetivos del Plan de movilidad, en nuestro caso esta decisión se ve influenciada por las variaciones que se han experimentado a raíz de la pandemia por lo que, como referencia se tomará el año anterior a dicho acontecimiento, es decir, el año 2019.

3.1.7.2. Análisis de la movilidad

Para conocer los hábitos de movilidad de los empleados de la organización, se ha llevado a cabo un estudio cuantitativo a través de una encuesta de movilidad dirigida a los empleados (Ver **Anexo I. Cuestionario de movilidad segura en la empresa**). Esta encuesta fue enviada a toda la plantilla vía email, recogiendo los resultados durante el mes de abril de 2022, siendo tratados posteriormente y obteniendo los resultados que se muestran en este apartado.

El objetivo de este estudio ha sido recopilar información sobre las rutinas, hábitos, medios de transporte, características y necesidades en cuanto a la movilidad de los empleados de “Industria Química S.L.”, como parte previa a la generación de propuestas de actuación en el ámbito de los desplazamientos.

A continuación, se presentan los resultados más relevantes de este estudio que tienen que ver con los hábitos de movilidad de los empleados de los diferentes equipos funcionales de “Industria Química S.L.”:

VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS

En primer lugar, se analizan las variables sociodemográficas: género y edad.

La variable género muestra la existencia de una ligera diferencia en la composición por género de la empresa, presentando una situación de disparidad con una mayor participación del género masculino. Las personas que han respondido a la encuesta indican que pertenecen al género masculino en un porcentaje del 59%, mientras que únicamente un 41 % de la plantilla son mujeres como se observa a continuación:

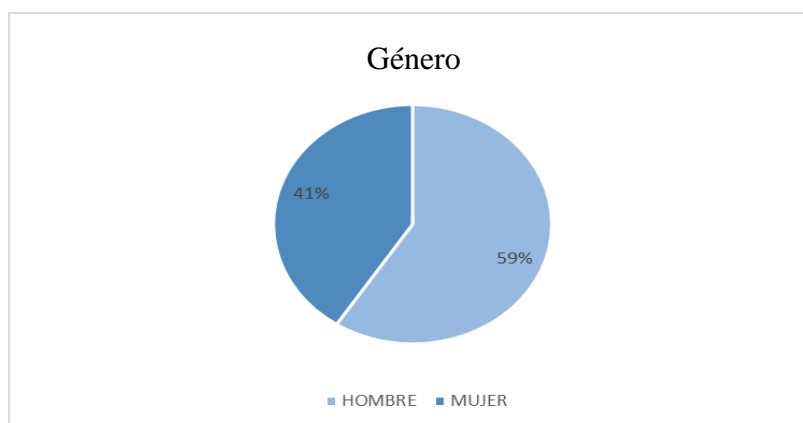


Figura 2. Género

La distribución por grupos de edad de la población encuestada es la siguiente: el 42% de la muestra tiene entre 26 y 40 años, un 38% tiene entre 41 y 50 años, un 17 % tiene 51 años o más y solo un 3 % de los encuestados tienen una edad comprendida entre los 18 y 25 años. Siendo, por tanto, el grupo mayoritario, donde se concentran un mayor número de personas, el grupo de edad de entre 26 y 40 años, seguido del grupo de personas con edades comprendidas entre los 41 y 50 años.

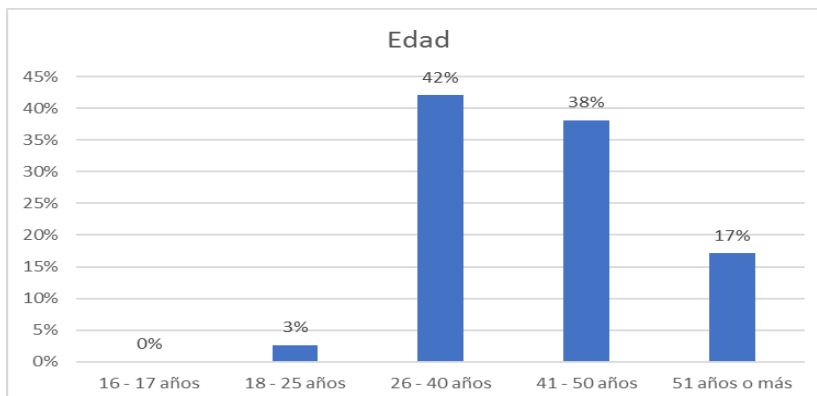


Figura 3. Edad

Algo reseñable y que merece la pena destacar es que la experiencia media del personal encuestado en cuanto a la conducción asciende a un total de 20 años.

CONDUCTAS DE MOVILIDAD

La distancia media, en kilómetros ida y vuelta, que recorren las personas trabajadoras que han participado en el estudio para asistir diariamente a su centro de trabajo es de 46 kilómetros.

Por otra parte, teniendo en cuenta el tiempo empleado en dichos desplazamientos, el tiempo diario medio utilizado para desplazarse entre el lugar de trabajo y el domicilio, trayectos de ida y vuelta en minutos, es de 43 minutos.

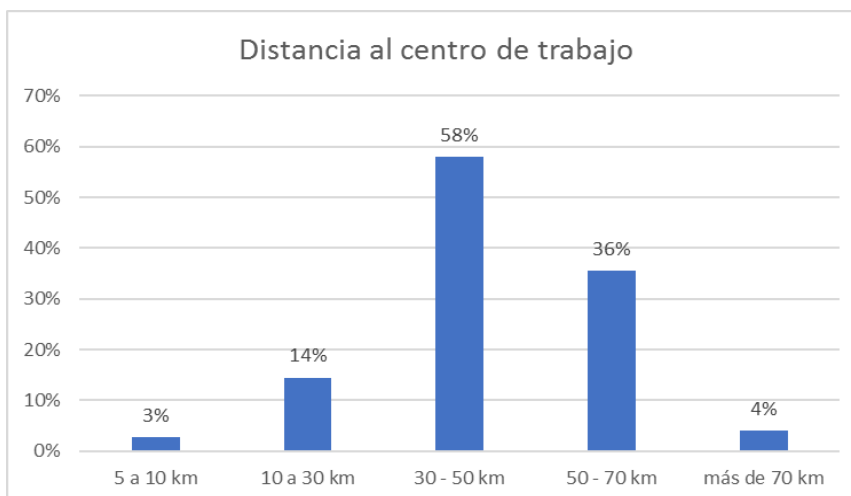


Figura 4. Distancia al centro de trabajo

Un 58 % de los trabajadores/as recorre diariamente una distancia aproximada de entre 30 y 50 km, el 37 % una distancia aproximada de 50 y 70 km, un 14% entre 10 y 30 km, un 4 % más de 70 km y sólo un 3% entre 5 a 10 km.

El medio de transporte habitual más utilizado por los trabajadores/as para desplazarse al centro de trabajo es el coche, 100% lo utiliza combinado con otro medio y el 87% en exclusiva.

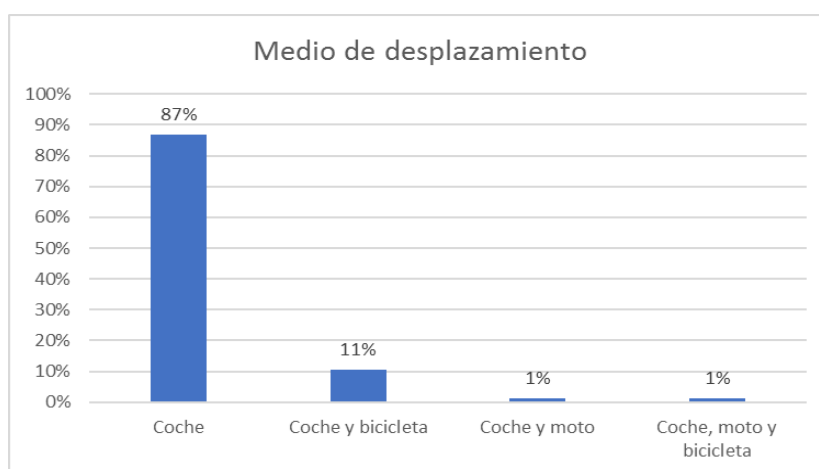


Figura 5. Medio de desplazamiento

El punto de origen en el trayecto realizado por el personal de “Industria Química S.L.” es variado y encabeza la lista la ciudad de Gijón con un 33% de los encuestados, seguido y Oviedo con un 22%.

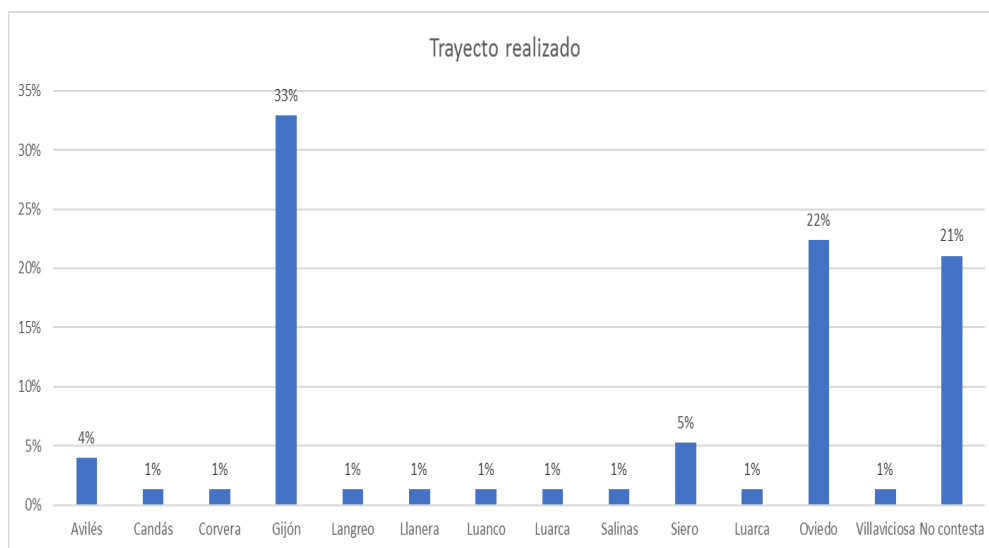


Figura 6. Trayecto realizado

Los riesgos percibidos por los encuestados son de diferente naturaleza, pero mayoritariamente se centran en los siguientes:

- Estado de la infraestructura/vía 59%
- Mi vehículo 7%
- La organización del trabajo 3%
- Mi propia conducción 10%
- No existen riesgos 13%
- Otros: adelantamientos, condiciones climatológicas, cansancio y tráfico en horas punta 8%

El riesgo se produce, según las personas encuestadas, en el trayecto ida y vuelta al puesto de trabajo con un 85 %. Solo 1% indica que ese riesgo se produce en la jornada laboral. Se puede comentar en este punto que, como veremos en el epígrafe de accidentabilidad 2013-2021, no se registra ningún accidente “in misión”.

Las causas que motivan el riesgo, a juicio de los encuestados, son las abajo representadas:

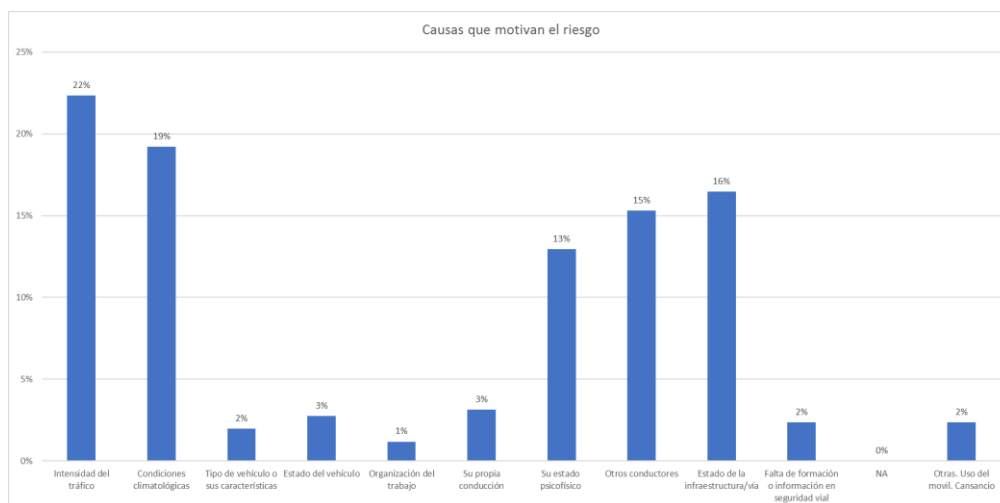


Figura 7. Causas que motivan el riesgo

Destaca principalmente la intensidad del tráfico (22%), las condiciones climatológicas (19%), estado de la infraestructura/vía (16%), actitud de otros conductores (15%) y el estado psicofísico (13%).

Para terminar este estudio, se representan las propuestas indicadas por los encuestados:

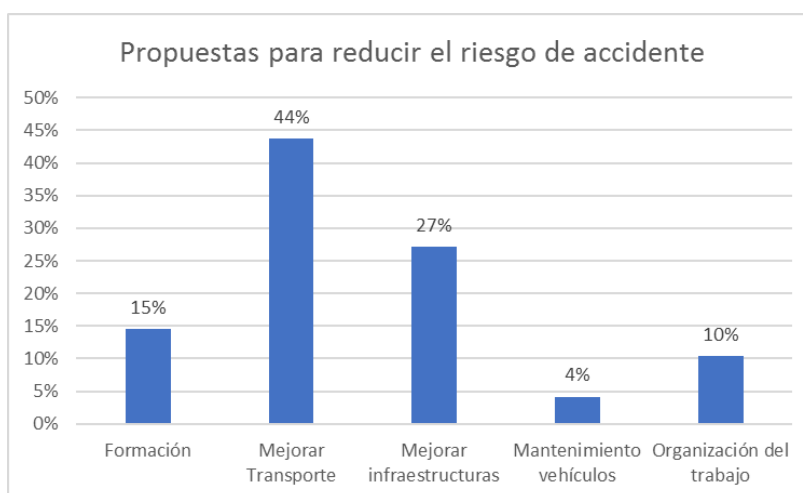


Figura 8. Propuestas para reducir el riesgo de accidente

Además de lo anterior, se realiza un cuestionario de diagnóstico de la situación por parte de la empresa, siguiendo las cuestiones que pueden encontrarse en el **Anexo II. Cuestionario para el diagnóstico de la situación en la empresa** extrayéndose de este una serie de puntos a tener muy presentes y en los cuales nos vamos a apoyar para la definición del plan:

- Consideramos el tráfico como un riesgo de salud laboral.
- Se ha implantado y se mantiene al día una política de seguridad vial en el entorno laboral basada en los compromisos descritos en la Política de Seguridad, Salud y Medio ambiente y los valores de Medio Ambiente, Higiene, Seguridad y Vigilancia corporativos. Se caracteriza por ser un documento a disposición pública que se comunica a todos los empleados con objeto de que conozcan, difundan y participen en la implantación y desarrollo de esta.
- Se llevan a cabo reconocimientos médicos con protocolos específicos para conducción.
- Se involucra activamente a toda la plantilla
- Se llevan a cabo jornadas y comunicaciones de concienciación sobre el uso de alcohol y drogas, y los supervisores reciben entrenamiento específico para identificar/gestionar casos de capacidad disminuida si los hubiera.
- La exigencia a la hora de adquirir vehículos de empresa en temas de nivel de seguridad incluye todos los puntos indicados en el cuestionario en función de la aplicabilidad, ya que, aunque los vehículos no suelen intervenir como causa directa, si influye asociado a los demás factores como elemento que puede incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta. El vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión las órdenes ejecutadas por el trabajador y sus mecanismos y órganos básicos de seguridad. Por todo ello, se debe de tener muy presente tanto la seguridad activa como la pasiva a la hora de adquirir cualquier vehículo.

- Por su parte, los vehículos pertenecientes a la empresa se mantienen tal y como marca la normativa y legislación vigente; y siempre en concordancia con lo dispuesto por el fabricante.
- Tenemos procedimientos rutinarios para la confección de los informes de incidentes.
- Consideramos que todos los empleados informan de los incidentes que tienen lugar en la empresa.
- Los empleados reciben información sobre qué medidas se piensan adoptar o se han adoptados como consecuencia directa de la investigación de incidentes. Además, todo el proceso de investigación se realiza en una base de datos a disposición de toda la plantilla en la que puede consultar cada paso de esta.

3.1.7.3. Accidentabilidad 2013-2021

En este apartado se pretende analizar el nivel de riesgo de sufrir un accidente/incidente de tráfico en función del puesto de trabajo e identificar los colectivos con exposición alta a dicho riesgo. Para ello se han tomado datos de siniestralidad laboral en accidentes de tráfico comprendidos entre los años 2013 y 2021.

Para poder hacer práctica la comparativa y estudio de la evolución anual posterior, se tomará como histórico base los resultados obtenidos en el año anterior.

En las siguientes tablas y gráficas se representan los datos obtenidos derivados de los datos comentados:

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR CLASIFICACIÓN SEGÚN
LEGISLACIÓN ESPAÑOLA 2013-2021

Tabla 1. Distribución de la accidentabilidad según legislación española

	Accidente in itinere (con baja)	Incidente in itinere (sin baja)	Total
2013	1	2	3
2014	0	2	2
2015	1	5	6
2016	2	4	6
2017	3	3	6
2018	2	5	7
2019	0	3	3
2020	2	0	2
2021	0	0	0
Total	11	24	35

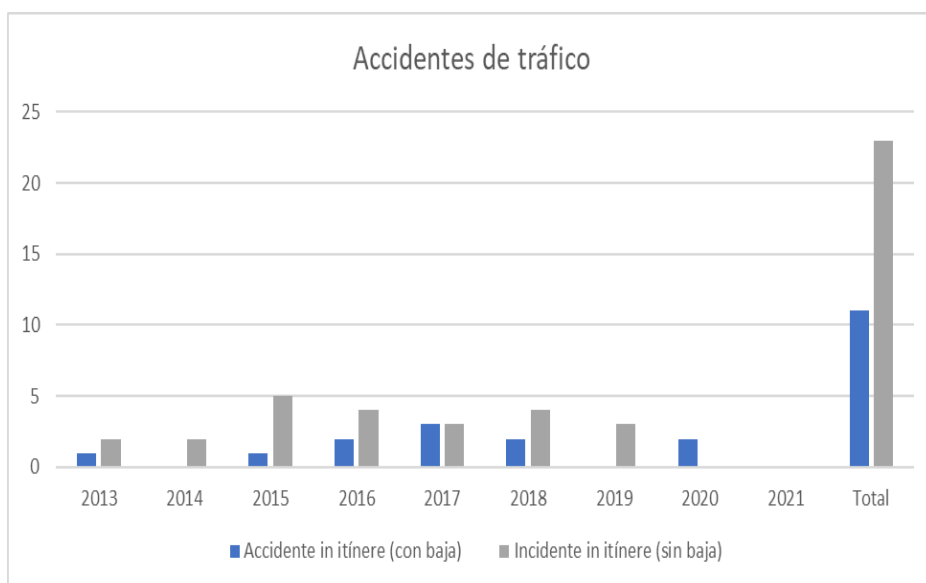


Figura 9. Accidentes de tráfico

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR ACTOS/CONDICIONES INSEGURAS AL IR O VOLVER DEL LUGAR DE TRABAJO (CON O SIN BAJA) 2013-2021

Tabla 2. Distribución de las causas de los accidentes al ir o volver del trabajo en función de si las consecuencias han llevado o no a una baja laboral.

Accidentes In itinere 2013-2021 CAUSAS	Con Baja		Sin Baja	
	Camino del trabajo	De vuelta a casa	Camino del trabajo	De vuelta a casa
Atropellos o golpes con vehículos				
Exceso de velocidad				
Inclencias meteorológicas / vía en mal estado	1	1	2	1
Conducir con sueño/ cansado / fatiga		1		
Distracción			1	
Conducir bajo efecto de medicamentos, alcohol y/o drogas				
No guardar distancias de seguridad adecuadas			1	
Conducir un vehículo con fallas mecánicas			1	
Frenado brusco y pérdida de control		1		
No respetar las señales de tránsito				
Hablar por el móvil conduciendo				
Manipulación de equipos electrónicos conduciendo				
Conducción con estrés y ansiedad				
No llevar casco puesto en motocicleta				
No llevar el cinturón de seguridad abrochado				
Por alcance				
Por alcance (debido a terceros)	4	3	10	6
Desplazamiento de carga				
En transporte público			1	
Impacto (debido a terceros)				
Atrapamiento / cortes / golpes				
Impacto de objetos			1	

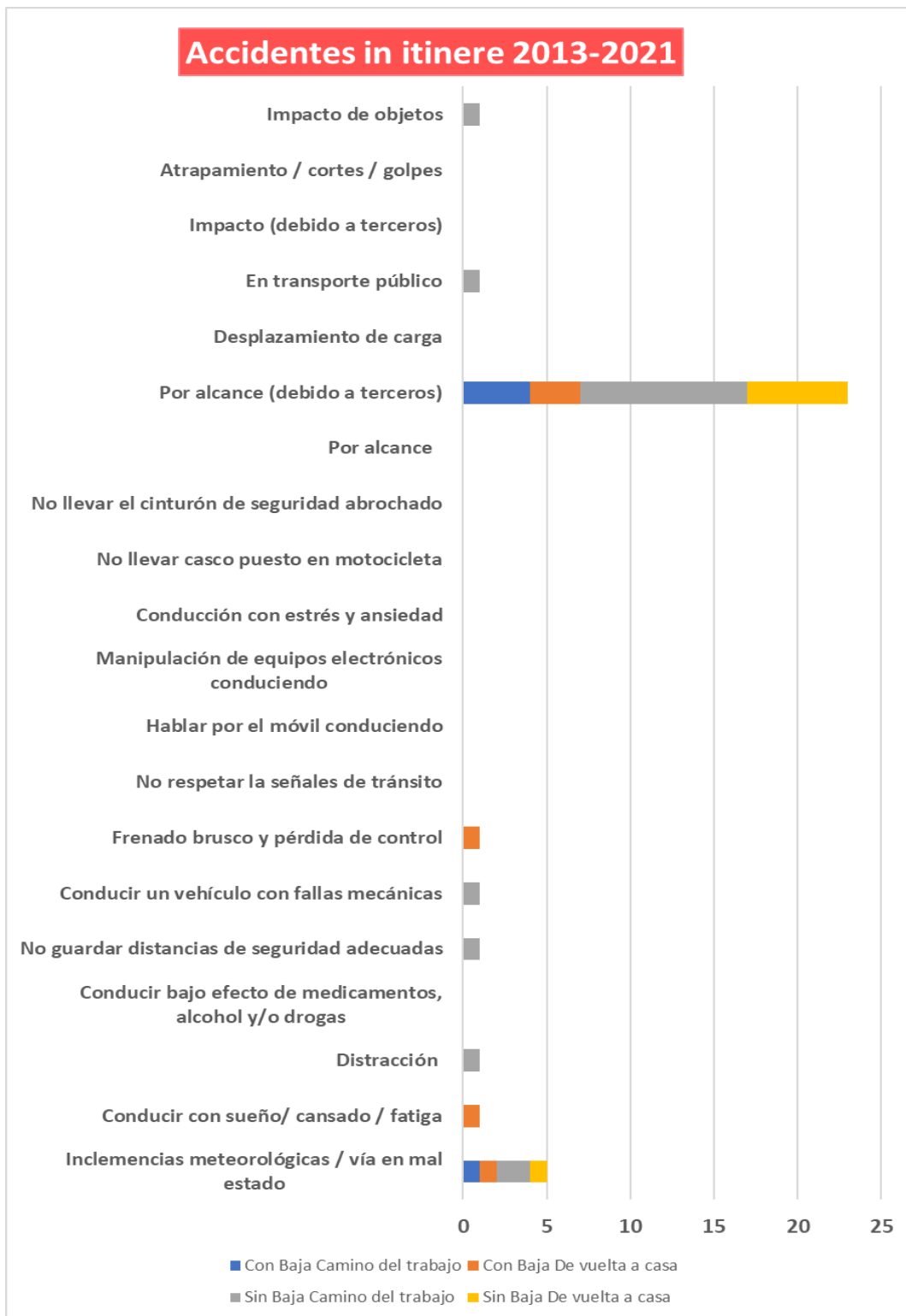


Figura 10. Distribución de las causas de los accidentes al ir o volver del trabajo en función de si las consecuencias han llevado o no a una baja laboral.

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR ACTOS/CONDICIONES
INSEGURAS ENTRE 2013-2021

Tabla 3. Causas de los accidentes in itinere entre 2013 y 2021

Accidentes In itinere 2013-2021									
CAUSAS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Atropellos o golpes con vehículos									
Exceso de velocidad									
Inclencias meteorológicas / vía en mal estado	1		1		2			1	
Conducir con sueño/ cansado / fatiga					1				
Distracción		1							
Conducir bajo efecto de medicamentos, alcohol y/o drogas									
No guardar distancias de seguridad adecuadas	1								
Conducir un vehículo con fallas mecánicas						1			
Frenado brusco y pérdida de control			1						
No respetar las señales de tránsito									
Hablar por el móvil conduciendo									
Manipulación de equipos electrónicos conduciendo									
Conducción con estrés y ansiedad									
No llevar casco puesto en motocicleta									
No llevar el cinturón de seguridad abrochado									
Por alcance									
Por alcance (debido a terceros)	1	1	3	5	3	6	3	1	
Desplazamiento de carga									
En transporte público			1						
Impacto (debido a terceros)									
Atrapamiento / cortes / golpes									
Impacto de objetos				1					

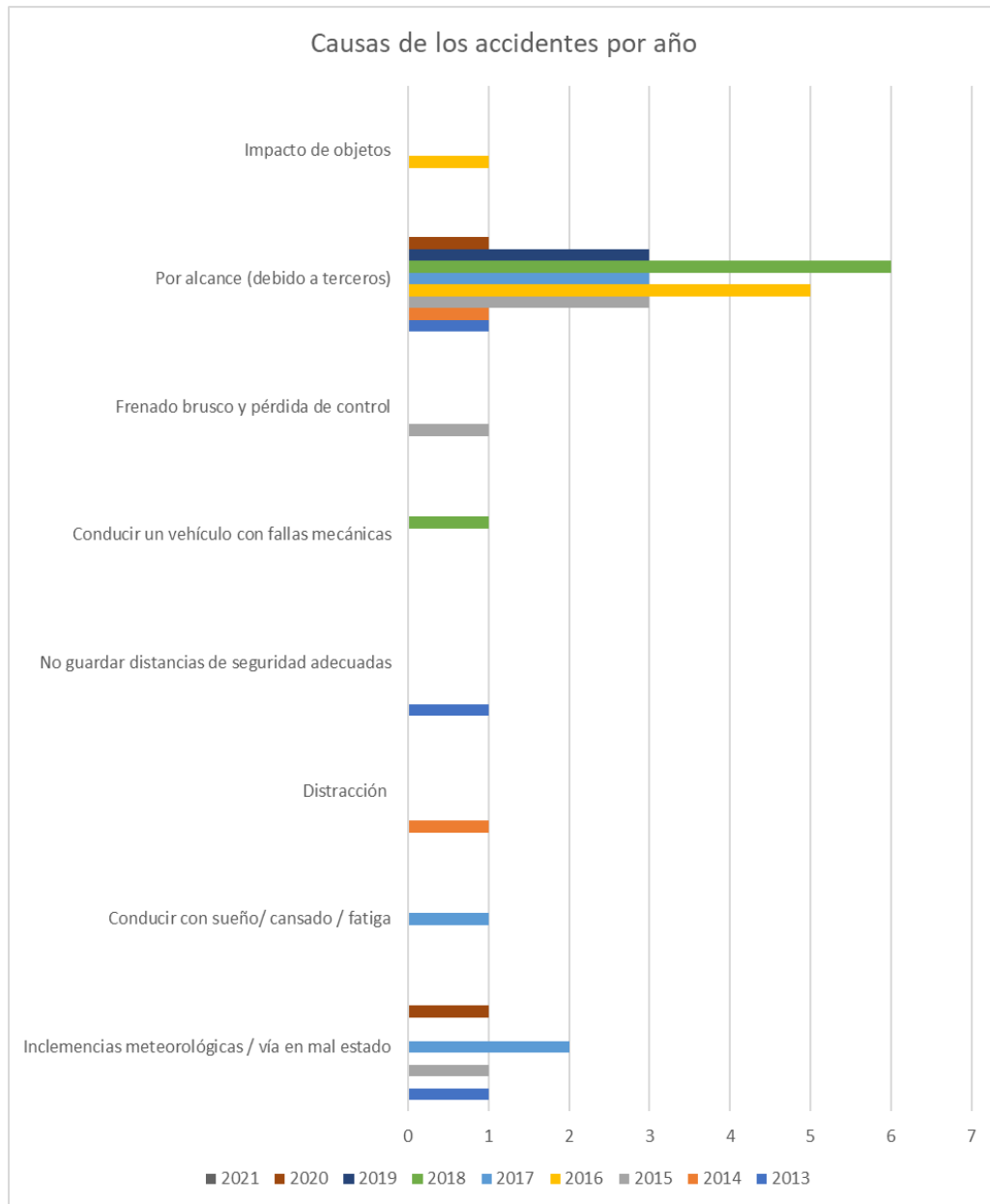


Figura 11. Causas de los accidentes por año

TIPOS DE ALCANCE 2013-2021

Tabla 4. Tipos de alcance 2013-2021

	Alcance acceso rotonda de Tabaza	Alcance en ciudad acceso rotonda/semáforo	Alcance en carretera
2013			1
2014		1	
2015		2	1
2016	2	3	
2017	2		1
2018	2	3	1
2019	1	1	1
2020			1
2021			
Total	7	10	6

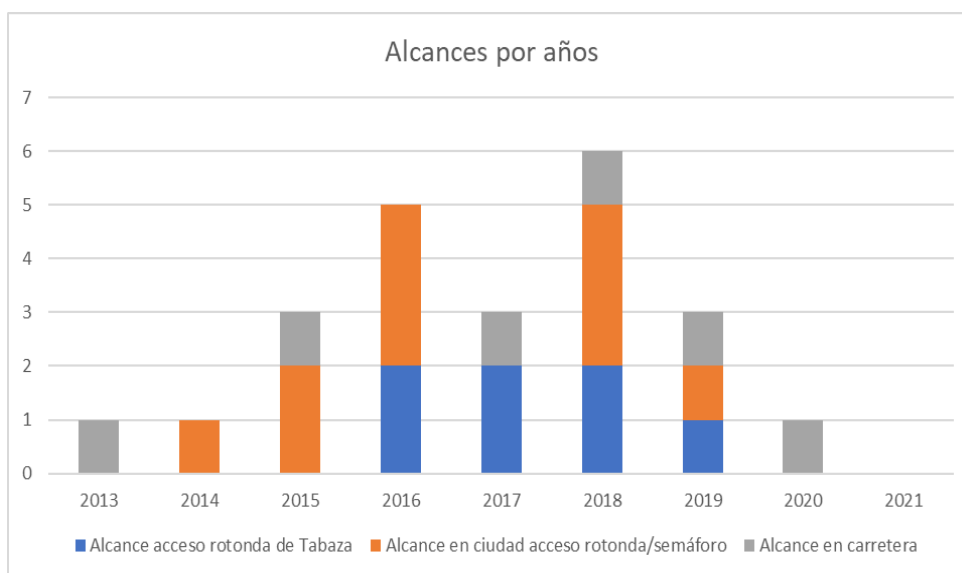


Figura 12. Alcances por año

TIPOS DE ALCANCE AL IR O VOLVER DEL TRABAJO 2013-2021

Tabla 5. Tipos de alcance al ir o volver del trabajo

	Alcance acceso rotonda de Tabaza	Alcance en ciudad acceso rotonda/semáforo	Alcance en carretera
Total Vuelta a casa	1	7	1
Total camino al trabajo	6	3	5
Total	7	10	6

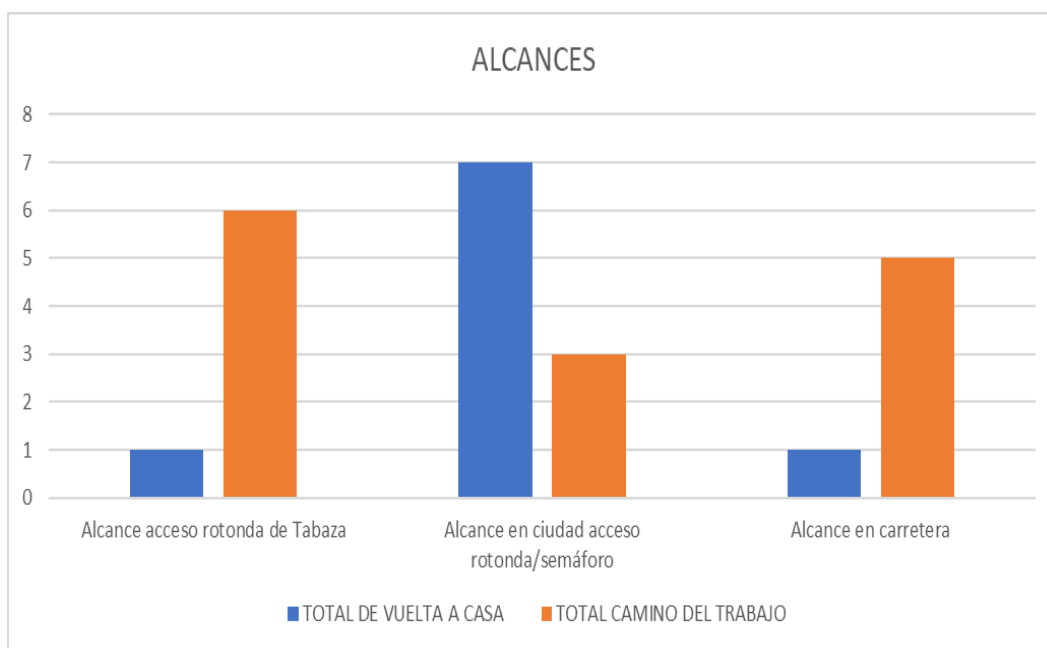


Figura 13. Tipos de alcance

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR DÍA 2013-2021

Tabla 6. Distribución de la accidentabilidad por días de la semana 2013-2021

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
2013			2	1			
2014			2				
2015	1	2	1	1	1		
2016	2		2		2		
2017	2	3			1		
2018	1	1	3		2		
2019		1	2				
2020			2				
2021							
Total	6	7	14	2	6	0	0

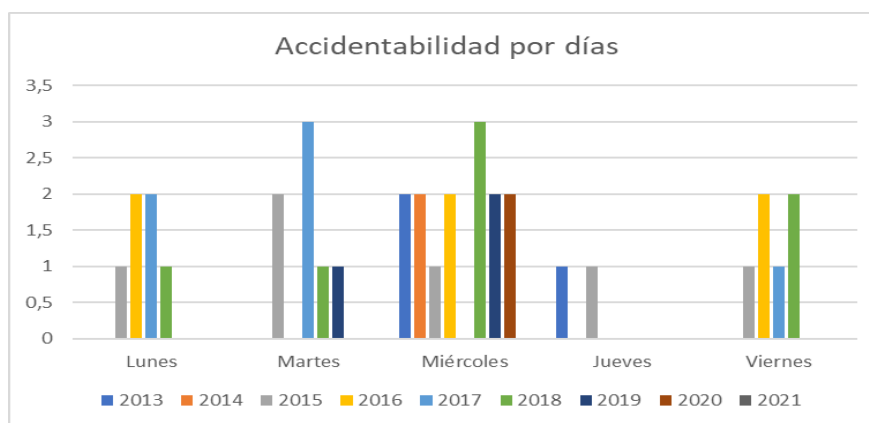


Figura 14. Accidentabilidad por días de la semana 2013-2021

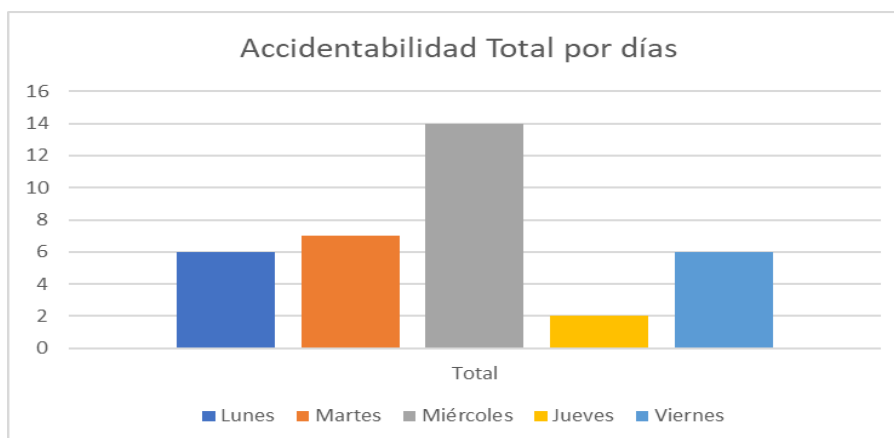


Figura 15. Accidentabilidad por día

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR HORAS 2013-2021

Tabla 7. Accidentabilidad por horas 2013-2021

	06:00-07:00	07:00-08:00	8:00-9:00	9:00-10:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00
2013			3						
2014			1						1
2015	1		1		1		1		
2016				1				1	
2017			2		3	1			
2018		2	1	1					1
2019		1	1						1
2020									2
2021									
Total	1	3	9	2	4	1	1	1	5

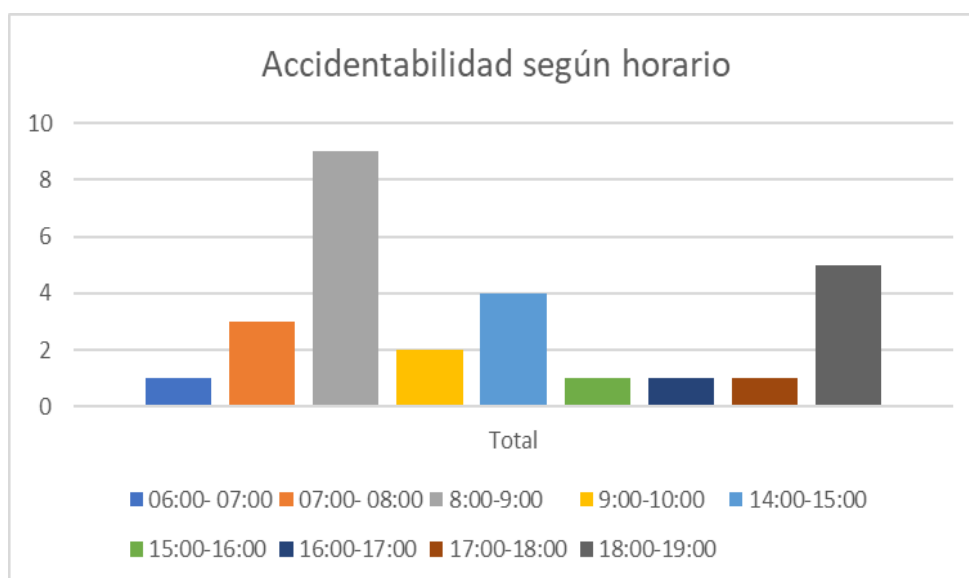


Figura 16. Accidentabilidad según horario

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD AL IR O VOLVER DEL TRABAJO
2013-2021

Tabla 8. Número de accidentes al ir o volver del lugar de trabajo 2013-2021

	IR	VOLVER
2013	3	0
2014	2	0
2015	3	3
2016	4	2
2017	3	3
2018	5	2
2019	2	1
2020	1	1
2021	0	0
Total	23	12

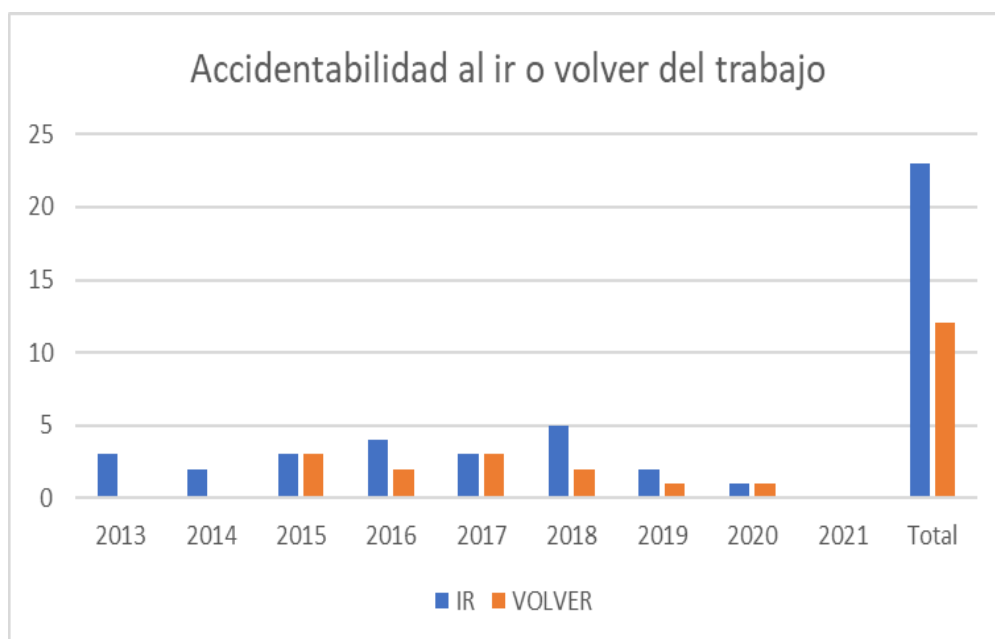


Figura 17 Accidentabilidad al ir o volver del trabajo

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR NEGOCIOS Y ÁREAS 2013-2021

Tabla 9. Distribución de accidentabilidad por Negocios y funciones 2013-2021

	Planta 2	Centro Global de Servicios - Resto Emplazamiento	Planta 1
2013		3	
2014	1	1	
2015		5	1
2016		5	1
2017	1	3	2
2018		7	
2019		3	
2020	2		
2021			
Total	4	27	4

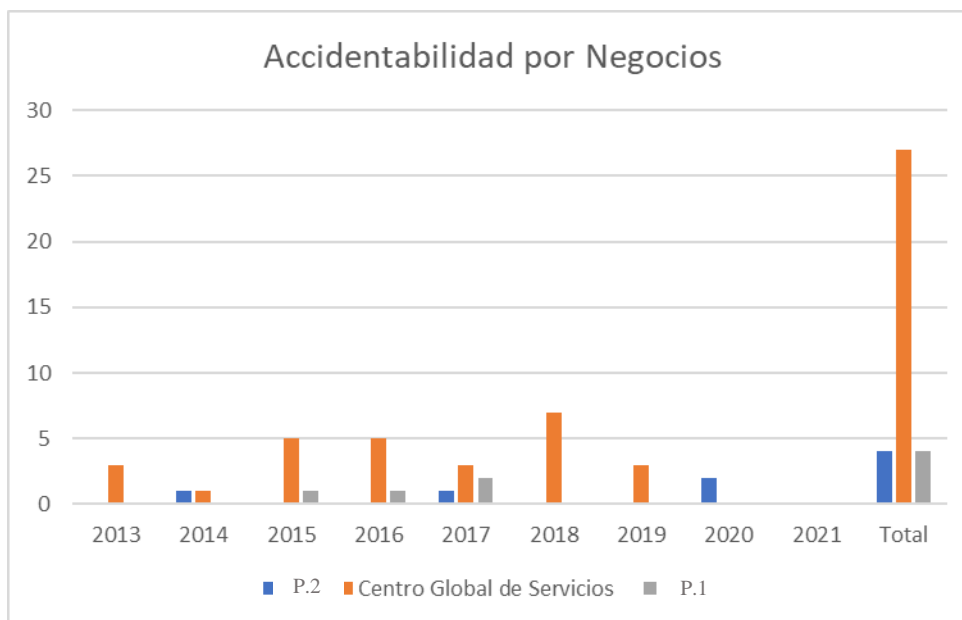


Figura 18. Accidentabilidad por Negocios

Tabla 10. Accidentabilidad en Centro Global de Servicios

	Centro Global de Servicios		
	Finanzas	Call HR	Resto emplazamiento
2013	3		
2014	1		
2015	3	2	
2016	4	1	
2017	1	1	
2018	2	3	2
2019	2		1
2020			
2021			
Total	16	7	3

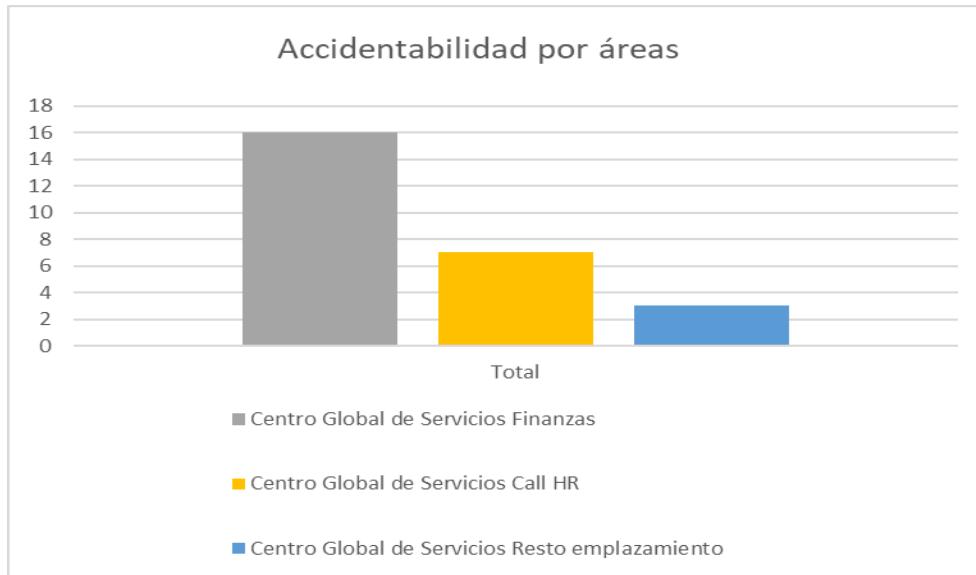


Figura 19. Accidentabilidad por áreas

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR GÉNERO 2013-2021

Tabla 11. Accidentabilidad por género

	Hombres	Mujeres
2013	3	0
2014	2	0
2015	5	1
2016	1	4
2017	2	4
2018	7	0
2019	3	0
2020	2	0
2021	0	0
Total	26	9

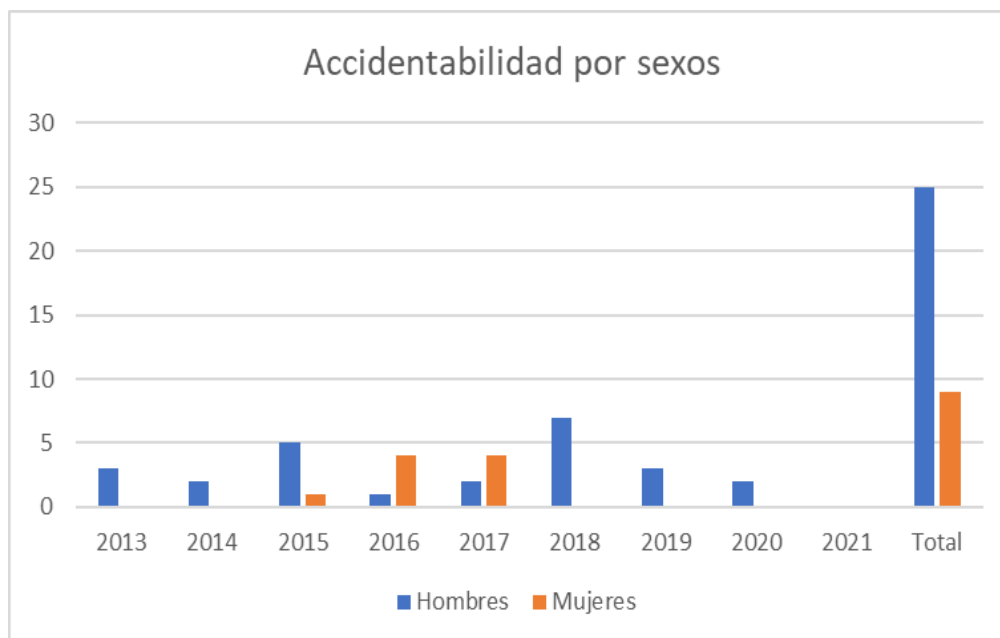


Figura 20. Accidentabilidad por género

DISTRIBUCIÓN ACCIDENTABILIDAD POR TIPO DE TRANSPORTE 2013-2021*Tabla 12. Accidentabilidad por tipo de transporte*

	Coche	Taxi/coche alquilado
2013	3	
2014	2	
2015	4	2
2016	6	
2017	6	
2018	6	
2019	3	
2020	2	
2021	0	
Total	32	2

ACCIDENTES QUE PRESENTAN RECAÍDAS DURANTE 2013-2021*Tabla 13. Accidentes que presentan recaídas*

	Recaídas
2013	
2014	
2015	
2016	
2017	1 (La recaída se produce en el año 2018)
2018	
2019	
2020	1 (La recaída se produce en el año 2021)
2021	

3.1.7.4. Análisis de las condiciones reales de conducción y gestión de los desplazamientos

De los datos anteriores, puede extraerse la siguiente información:

- Se produjeron un total de 35 accidentes de tráfico durante los nueve años del estudio, 11 accidentes con baja y 24 incidentes (sin baja). No hay accidentes “in misión” registrados, todos los relacionados con movilidad, son de la categoría “in itinere” con o sin baja; el 97,14 % de ellos se produjo en vía pública. El año con más accidentes fue 2017 y el año con más incidentes fue 2015. Podemos observar que durante los años 2020 y 2021 se produjo un descenso del número de accidentes/incidentes, este descenso está relacionado con la disminución de desplazamientos que se produjo a raíz de la pandemia de Covid-19. Durante los años 2020, 2021 y parte del año 2022 se trató de imponer un modelo de trabajo basado en el teletrabajo de forma que sólo acudían al lugar de trabajo los empleados que no pudieran optar a esta modalidad.
- La causa principal de accidente/incidente registrado en los últimos nueve años, con un 65,71% de porcentaje total, deriva de un factor humano, en concreto por conducción ofensiva de otros usuarios de la vía, bien por no mantener la distancia de seguridad o por no respetar las normas de seguridad. En los años 2016 y 2018 se produjeron el mayor número de accidentes/incidentes provocados por alcances de terceros. La segunda causa más común de accidentes/incidentes es el mal estado de la vía, junto con las inclemencias meteorológicas.
- Los tipos de alcance estudiados durante los años 2013 a 2021 incluyen:
 - Alcances en la rotonda de Tabaza.
 - Alcances en ciudad (acceso rotonda/semáforo)
 - Alcances en carretera.

Los alcances más habituales son los producidos en ciudad, seguidos de los producidos en el acceso a la rotonda de Tabaza.

- El mayor número de alcances en el acceso a la rotonda de Tabaza se produce al ir camino al trabajo mientras que los alcances en ciudad se producen generalmente al salir del trabajo.
- Los días con mayor número de accidentes/incidentes son los miércoles, seguidos de los martes y la hora con más accidentabilidad es entre las 8:00 y las 9:00.
- El mayor número de accidentes/incidentes se produce durante los desplazamientos al lugar de trabajo desde el lugar de origen.
- El mayor número de accidentes/incidentes se registran en el Centro Global de Servicios, en los departamentos de Finanzas y Call HR. En el departamento de Finanzas se produce 45,71% del total de los accidentes/incidentes, mientras que en Call HR se produce el 20%. En este caso, cabe explicar que el número de los empleados en ambos departamentos es el mayor de los registrados en el emplazamiento y, por lo tanto, el porcentaje por sí solo desvirtúa la situación real. Queremos decir con esto que, el hecho de que haya más accidentes/incidentes se debe a que hay un número de plantilla más elevado que en otros departamentos o equipos funcionales.
- En el 74,28% de los accidentes/incidentes los conductores implicados eran hombres, mientras que solo el 25,71% eran mujeres.
- El 91,42% de los accidentes se produjo en el coche particular de los empleados, el resto se produjo en vehículos alquilados o taxis.
- Únicamente dos accidentes de los 35 registrados, uno en 2017 y el otro en 2020, sufrieron recaídas después de un año de haberse visto envueltos en el accidente.

A la hora de priorizar actuaciones, resulta fundamental la identificación de los colectivos más expuestos a sufrir accidentes de tráfico. Obviamente estos colectivos son aquellos que más utilizan el vehículo, no obstante, el accidente más frecuente no es el accidente en misión, sino el accidente que sucede al ir o venir del trabajo.

Estos datos revelan la necesidad de realizar actuaciones de carácter global a todo el personal de la organización, si bien habrá que hacer hincapié en las acciones dirigidas al personal asignado en el Centro Global de Servicios que registran un porcentaje de accidentabilidad en este campo más elevado.

Aunque hay ciertas diferencias entre un tipo de accidente y otro, la mayoría de los casos tienen lugar en vías públicas e interviene el factor humano de modo determinante en casi el total de los mismos.

3.1.8. EVALUACIÓN DE RIESGOS

Cabe destacar en este punto que la seguridad vial está integrada en la organización de la actividad preventiva de la empresa del mismo modo que para el resto de los riesgos laborales y en todas sus fases (identificación, evaluación de riesgos, plan de prevención y vigilancia de la salud) y, además, se siguen los principios de la acción preventiva.

Una vez realizado el diagnóstico de la situación de la empresa e identificados los colectivos (Ver **3.1.8.3 Colectivos prioritarios**) se determinan los factores de riesgo, en base a los cuales se realiza la evaluación del nivel de riesgo.

3.1.8.1. Nivel de exposición al riesgo

La probabilidad de sufrir un accidente vial durante los desplazamientos al trabajo o durante la jornada laboral está influenciada por una serie de factores: el factor humano, el factor vehículo, el factor vía/entorno y el factor condiciones de trabajo (Dirección General de tráfico et al., 2020). Estos factores se describen a continuación:

- Factor humano.

Es el principal factor que interviene en los accidentes de tráfico, siendo la causa de entre el 80 y el 90% de estos (Dirección General de tráfico et al., 2020).

El factor humano hace referencia a la capacidad de conducción de las personas (incluyendo su formación y entrenamiento), la actitud ante la seguridad y la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (teléfonos móviles, GPS, manos libres, etc.) (Ministerio del Interior et al., 2020)

La capacidad de conducción puede verse alterada por:

- El consumo de alcohol y drogas (estupefacientes o medicamentos psicotrópicos).

Las drogas más relevantes en seguridad vial son las que afectan al Sistema Nervioso Central, ya que pueden modificar la capacidad conducción o alterar el comportamiento de los usuarios de las vías.

Las funciones mentales más afectadas son: la capacidad de procesamiento de la información, la respuesta motriz y la coordinación perceptivo-motora, los tiempos de reacción ante estímulos, la atención, la capacidad para el seguimiento de trayectorias, la estimación de tiempos y distancias, la capacidad de mantenerse alerta y el estado anímico.

En el caso del alcohol, además, existe una correlación entre el consumo de etanol, los niveles en sangre (alcoholemia), los efectos en la conducción y el riesgo de accidente (Dirección General de tráfico et al., 2020).

- Las distracciones.

Se producen distracciones cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, capta la atención del conductor y la desvía de la conducción (Dirección General de tráfico et al., 2020). En este caso, los teléfonos móviles, fumar o utilizar el GPS son los elementos que han de ser tenidos más en cuenta.

- La velocidad.

La velocidad tiene una influencia directa en la ocurrencia y severidad de los accidentes de tráfico. Con velocidades más altas,

el número de siniestros y su gravedad aumentan exponencialmente (Dirección General de tráfico et al., 2020).

Las acciones orientadas a influir sobre el factor humano deben ir enfocadas tanto al trabajador, como a la empresa, por medio de formación y sensibilización de los conductores, con el fin de conseguir que se adopten las medidas preventivas necesarias.

- Factor Vehículo.

El vehículo se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo y la vuelta a casa, como herramienta profesional. Entre los riesgos asociados al mismo se incluyen: el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, etc. (Dirección General de tráfico et al., 2020).

En cualquier caso, se debe tomar el vehículo como una herramienta más de trabajo, con lo que debe de responder en todo momento con eficacia y precisión a las órdenes del conductor. Por tanto, es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento periódico del vehículo.

- Factor vía/entorno.

La vía es otro posible factor de riesgo ante un accidente de tráfico. Ante este factor hay que tener en cuenta los aspectos relacionados con el diseño y construcción de la vía (trazado, pavimentación, anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, la pendiente, el peralte...), así como su explotación, mantenimiento y rehabilitación; el diseño de los componentes de la vía (señales, bolardos, barreras protectoras, etc.), hasta el problema que plantea el diseño correcto de la señalización desde su aspecto perceptivo (tipos de letra, tamaños, situación, etc.) (Dirección General de tráfico et al., 2020).

Las condiciones del entorno pueden también influir en la accidentalidad. Es importante tener en cuenta la visibilidad e iluminación de las vías y todo un

conjunto de elementos cambiantes que influyen en la conducción de forma más imprevisible como son la climatología y otras incidencias temporales (Dirección General de tráfico et al., 2020).

La dificultad es elevada a la hora de establecer acciones para tratar de influir sobre estos factores, ya que son aspectos ajenos a la conducción. En cualquier caso, es muy importante disponer de formación e información, que permita al conductor estar atento a las circunstancias y condiciones para anticiparse a lo que pueda ocurrir. Es de vital importancia realizar una óptima planificación previa al desplazamiento teniendo en cuenta la situación meteorológica y el estado de las carreteras, sobre todo si se trata de desplazamientos de largo recorrido.

- Factor condiciones de trabajo.

Las condiciones de trabajo son cualquier característica de este, relacionada con la actividad de conducir, que puedan tener una influencia significativa para la seguridad y salud del trabajador. La interacción entre las condiciones de trabajo y el factor humano es evidente y muy significativa; por ejemplo, la forma de remuneración por objetivos o entregas (factor condiciones de trabajo) influye en la fatiga, el estrés y la velocidad (factor humano).

Las condiciones y características del trabajo pueden convertirse en riesgos con consecuencias negativas en la salud de las personas trabajadoras. Es por ello importante garantizar que el trabajador reciba una vigilancia específica según los riesgos detectados que asegure la conservación de su salud y el mantenimiento de las condiciones psicofísicas para su continuidad en el puesto de trabajo.

Ya que todo el personal utiliza algún tipo de vehículo para acceder y salir del emplazamiento desde su recorrido a casa y viceversa; que a su vez dentro del mismo site se pueden realizar desplazamientos de una planta a otra, así como a los servicios generales y que en ocasiones hay personal que puede realizar algún viaje nacional y al extranjero por motivos laborales, se lleva a cabo en el siguiente apartado la evaluación de los riesgos a los que están expuestos durante estos desplazamientos.

3.1.8.2. Metodología de la evaluación de riesgos

El método utilizado para realizar la evaluación de los riesgos laborales que afectan a las personas trabajadoras combina la probabilidad de que se produzca un daño y la severidad de este.

En este sentido, dado que se están considerando todo tipo de riesgos laborales, la evaluación siempre va a considerar grave la severidad de un “golpe o un atropello con un vehículo”, en relación con el resto. Es decir, el método se considera limitado para realizar una evaluación específica de movilidad. A continuación, se muestra la tabla de niveles de riesgo con la que se realiza la evaluación de riesgos laborales:

		Consecuencias		
		Ligeramente Dañino LD	Dañino D	Extremadamente Dañino ED
Probabilidad	Baja B	Riesgo trivial T	Riesgo tolerable TO	Riesgo moderado MO
	Media M	Riesgo tolerable TO	Riesgo moderado MO	Riesgo importante I
	Alta A	Riesgo moderado MO	Riesgo importante I	Riesgo intolerable IN

Figura 21. Niveles de riesgo

Por ello, y dado que el presente plan pretende ser un documento vivo, se opta por valorar otros aspectos relativos a la capacidad y margen de actuación.

Una vez determinados los colectivos y los factores de riesgo, la evaluación se realiza en base a los siguientes criterios:

- **Tiempo de exposición** para cada colectivo.
- **Capacidad de influencia y margen de actuación** para cada factor.

Tabla 14. Criterios para la evaluación de riesgos

TIEMPO DE EXPOSICIÓN (conducción)	
1	Solo desplazamientos “in itinere” y/o hasta 10 desplazamientos al mes durante la jornada laboral
2	Hasta 15 desplazamientos diarios durante la jornada laboral
3	Más de 15 desplazamientos diarios durante la jornada laboral
CAPACIDAD DE INFLUENCIA (para cada factor)	
FH: factor humano, FV: factor vehículo. FC: factor calzada y clima, FG: factor gestión	
1	BAJA O NULA INFLUENCIA: agente externo (climatología, estado calzada, vehículo particular)
2	MEDIA: las medidas requieren la actuación de servicios profesionales externos (contratación, campañas externas)
3	ALTA: existen medidas que requiere la actuación exclusiva de personal interno
MARGEN DE ACTUACIÓN (para cada factor)	
FH: factor humano, FV: factor vehículo. FC: factor calzada y clima, FG: factor gestión	
1	Se han puesto en marcha todas las medidas al alcance para la reducción de los principales factores de riesgo
2	Se han puesto en marcha parte de las medidas al alcance para la reducción de los principales factores de riesgo
3	Existen medidas, si bien, no se han puesto en marcha

Se indican a continuación los pasos a seguir:

1. Se puntúa a cada colectivo en cada uno de los criterios y para cada factor.
2. Para cada colectivo y cada factor se multiplica el tiempo de exposición por la capacidad de influencia y por el margen de actuación.

$$V_{\text{COLECTIVO-FACTOR}} = T_{\text{E}} \text{COLECTIVO} * C_{\text{I}} \text{FACTOR} * M_{\text{A}} \text{FACTOR}$$

3. El valor obtenido para cada $V_{\text{COLECTIVO-FACTOR}}$ determina el orden de prioridad de actuación.

La evaluación se registra en el formato Evaluación de Riesgos (Ver **Anexo VIII. Evaluación de riesgos**). En cuanto a los resultados obtenidos, estos no varían entre los diferentes colectivos analizados, por lo que la prioridad a la hora de llevar a cabo medidas es la misma para todos, aunque teniendo en cuenta los datos de siniestralidad y la evaluación de riesgos simplificada las medidas a implantar deben llevarse a cabo con prioridad en el Centro Global de Servicios ya que es colectivo que cuenta con un mayor número de accidentes de tráfico registrados entre 2013 y 2021.

En líneas generales, se sigue el orden de prioridad que determina la evaluación, no obstante, se pueden tomar cuantas medidas se consideren oportunas en cada momento, aprovechando los recursos disponibles y las sinergias que puedan generarse.

Buscando siempre la mejora continua, se realizan reevaluaciones con una periodicidad mínima anual, con objeto de establecer nuevos órdenes de actuación / prioridades.

Está previsto que, en futuras reevaluaciones, el criterio “Margen de Actuación” se modifique especificando un rango en base al número de medidas ejecutadas.

3.1.8.3. Colectivos prioritarios

Como se ha mencionado anteriormente todo el personal utiliza algún tipo de vehículo para acceder o dejar el emplazamiento; dentro del mismo site es habitual realizar desplazamientos entre las diferentes plantas, así como a los servicios generales y, ocasionalmente, parte del personal puede realizar viajes nacionales o al extranjero por motivos laborales. Sin embargo, al analizar los hábitos y las condiciones reales de conducción de cada grupo, el colectivo que representa mayor nivel medio de riesgo son los trabajadores del centro global de servicios, los trabajadores de finanzas en concreto, seguidos de los trabajadores de Call HR. Los trabajadores de las Plantas 1 y 2 presentan un riesgo menor.

3.1.9. POLÍTICA DE MOVILIDAD

La Política de Movilidad de “Industria Química S.L.” se desarrolla en base a los compromisos descritos en la Política de Seguridad, Salud y Medio Ambiente y los valores de Medio Ambiente, Higiene, Seguridad y Vigilancia (en adelante EHS&S) corporativos (Ver **Anexo VII. Política de medio ambiente, salud y seguridad**).

Los principios sobre los que está asentada la Política de Movilidad son los siguientes:

- Integración de la movilidad en las políticas corporativas de la empresa y participación activa de toda la empresa en temas relacionados con movilidad.
- Búsqueda activa de soluciones ante riesgos potenciales detectados y puesta en marcha de programas de mejora continua.
- Comunicación e información sobre cuestiones relacionadas con la movilidad.
- Fomentar la gestión de desplazamientos en medios de transporte compartidos y promocionar organizativamente este tipo de movilidad.
- Contribuir a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias, consecuencias y acciones de los accidentes extrayendo así enseñanzas con objeto de reducir la posibilidad de repetición.

3.1.10. DISEÑO E IMPLANTACIÓN DEL PLAN. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

3.1.10.1. Definición de objetivos específicos.

De las conclusiones obtenidas a través del diagnóstico de la situación derivan una serie de objetivos específicos para la solución de los problemas reales descubiertos.

Los objetivos deben estar orientados a la solución de los problemas detectados tras las distintas encuestas, y concretarse en metas. Además, deben caracterizarse por ser realistas, asequibles, conformes a la cultura de la empresa y aceptados por las personas trabajadoras. Por otro lado, los objetivos deben ser medibles para poder así calcular el impacto de las medidas llevadas a cabo por lo cual es necesario fijar indicadores que determinarán en qué grado se han alcanzado los objetivos.

El objetivo general a alcanzar no es otro que la mejora en materia de seguridad vial laboral, para ello, basándonos en la situación actual, se marcan dos objetivos claros que se modificarán y ampliarán a medida que se vayan haciendo las revisiones y evaluaciones oportunas de los mismos:

- Reducción del número de accidentes/incidentes “in itinere”.
 - Objetivo 2022. Reducir un 20% el total tomando como base los registrados en el año 2019. Se escoge como punto de partida el año 2019, ya que como se vio anteriormente, durante los años 2020 y 2021 debido a la pandemia de Covid-19 y la reducción de los desplazamientos de los trabajadores debido a la implantación del teletrabajo, los datos no son representativos respecto a una situación de normalidad.
 - Objetivo 2023. Reducir un 50% el total tomando como base los registrados en el año 2019.
- Alcanzar un porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial alto.
 - Objetivo 2022. Formar al 85 % del total de la plantilla.

- Objetivo 2023. Formar al 95 % del total de la plantilla.

3.1.10.2. Diseño del Plan

En esta fase se identificarán las medidas concretas necesarias para la consecución de los objetivos y de los indicadores planteados. Se incidirá en la necesidad de que cada medida debe estar adaptada a la empresa, a su funcionamiento, a sus horarios, al número de personas, a la dimensión espacial del centro, en definitiva, a sus características e idiosincrasia propias.

En función de los objetivos que se quieren lograr y del diagnóstico de partida, se plantean actuaciones adaptadas a la situación específica de la empresa. Sin embargo, se deberá ser consciente que quizás no todas las actuaciones planteadas podrán ser factibles o no lo serán inmediatamente. Por ello, tenemos que seleccionar según criterios de costes (costes de implementación, mantenimiento, etc.) y de viabilidad (dificultades técnicas, reacciones negativas de los trabajadores, etc.)

En cada una de las propuestas de medida se incluirán los siguientes apartados:

- Descripción lo más exhaustiva posible de la medida.
- Responsables de la puesta en marcha de cada una de las medidas.
- Fechas de desarrollo de las diferentes acciones.
- Viabilidad.

Las medidas propuestas se agruparán en los siguientes bloques:

- Gestión de los desplazamientos y medidas organizativas.
- La vía y el entorno.
- Gestión de vehículos.
- Seguridad en las comunicaciones.
- Formación y sensibilización de los conductores.
- Comunicación interna en la empresa.

3.1.10.2.1 Gestión de los desplazamientos y medidas organizativas

Este bloque engloba las medidas prácticas propuestas por la empresa, destinadas no solo a concienciar a sus destinatarios sobre la relevancia de la seguridad vial de una manera genérica, sino proponiendo soluciones prácticas para atajar problemas específicos como (Ministerio del Interior et al., 2020):

- La organización y planificación de los desplazamientos del personal.
- Los horarios de llegada y salida en la empresa. Los turnos de trabajo.
- Las rutas y los itinerarios.
- Las posibles presiones sobre la conducción y la seguridad en los trabajadores (por ejemplo, logro de objetivos, bonificaciones por rapidez, etc....).

Servicio de autobús de ruta y/o lanzadera
Objetivo: Reducir el número de vehículos y favorecer el uso de transportes colectivos.
<p>Descripción: Puesta en marcha de rutas de autobuses de empresa a las principales ciudades (Oviedo, Gijón y Avilés) y/o lanzaderas desde la estación de tren más cercana.</p> <p>Los servicios se distribuirán en función de los turnos y de los horarios de entrada y salida de la empresa.</p> <p>Las ventajas asociadas a estas medidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disminución de la contaminación. • Disminución del consumo energético. • Ahorro económico para las personas trabajadoras.
Viabilidad: Baja (alto coste y difícil de implementar debido a la flexibilidad horaria de entrada y salida)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Fomentar el transporte público
Objetivo: Fomentar el uso del transporte público.
<p>Descripción: Sensibilizar a los empleados en el uso del transporte público a través de una campaña divulgativa.</p> <p>Para ello se proponen una serie de medidas para su inclusión en el plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación de una campaña interna publicitaria de sensibilización mediante la cual se le proporcione al empleado la información referente al sistema de transporte público. (Tablón de movilidad, base de datos interna con información de interés). <p>Las ventajas asociadas a estas medidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ahorro económico. • Reducción de contaminantes. • Disminución del volumen de vehículos y del espacio necesario de estacionamiento. • Reducción del riesgo de accidentes “in itinere”. • Reducción del estrés producido por los desplazamientos en coche. • Viable para personas que no conducen.
Viabilidad: Baja (bajo coste, difícil implementación debido a las escasas opciones de transporte público disponibles)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Promover el uso de coche compartido
Objetivo: Reducir el número de vehículos que se desplazan a la empresa.
<p>Descripción: El plan consiste en potenciar el uso de coche compartido para acudir al centro de trabajo, a través de alguna de las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseñar un dispositivo (tarjeta, pegatina, etc.) que diferencie el coche compartido del resto. • Preferencias para coches compartidos en el aparcamiento de la empresa: dar prioridad a los vehículos compartidos a la hora de asignar plazas o dejar las más cercanas a las oficinas para coches compartidos. • Potenciar el uso del sistema de contacto existente entre los trabajadores para consultar la disponibilidad o demanda de coche compartido. Actualmente se dispone de una red social privada (“Yammer”) que permite a los miembros de la organización conocer dicha disponibilidad o demanda. <p>Las ventajas asociadas a estas medidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de costes globales de transporte, tanto en lo referente a la inversión y amortización como al uso. • Reducción del espacio dedicado a aparcamiento • Reducción del número de turismos en circulación y en la zona de aparcamiento. • Fomento de las relaciones personales entre trabajadores. • Disminución de la contaminación. • Reducción de la tensión, el cansancio y el estrés.
Viabilidad: Media (su implantación y puesta en marcha depende del propio interés de las personas trabajadoras)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Promover el transporte verde
<p>Objetivo: Potenciar los modos más saludables para la llegada al trabajo.</p>
<p>Descripción: El plan consiste en potenciar el uso de bicicletas o patinetes para llegar al emplazamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habilitar aparcamientos para bicicletas. • Entregar información sobre posibles talleres de reparación de bicicletas cercanos. • Se ha habilitado un acceso para peatones y bicicletas en la zona de La Furta, más próxima a la estación de tren de Nubledo. • Otra posible alternativa sería el uso de patinetes eléctricos desde la estación de tren Nubledo a la entrada de La Furta. <p>Las ventajas asociadas a estas medidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de costes. • Mejora de capacidad física.
<p>Viabilidad: Media (su implantación y puesta en marcha depende del propio interés de las personas trabajadoras)</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

Planificación de rutas en condiciones de seguridad
<p>Objetivo: Mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos de las personas trabajadoras.</p>
<p>Descripción: Realizar un estudio de los desplazamientos de las personas empleadas con el fin de conocer sus itinerarios. A partir de estos datos, se elaboran planes de ruta que contengan los trayectos más seguros y eficientes para los principales desplazamientos realizados.</p> <p>A continuación, se plantearán medidas para reducir el número de desplazamientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducir el número de reuniones que supongan desplazamientos, mediante el uso de las nuevas tecnologías que permiten realizar video conferencias. • Planificar con antelación los desplazamientos. <p>Las ventajas asociadas son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de desplazamientos. • Desplazamientos más seguros.
<p>Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación).</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

Trabajo híbrido
Objetivo: Disminuir el número de desplazamientos al centro de trabajo.
<p>Descripción: Consiste en la disminución de las horas de trabajo presencial en el emplazamiento de la empresa, siendo estas sustituidas en los casos en los que sea posible, por tiempo de teletrabajo. El trabajo se desempeña durante tres días de manera presencial y dos días de manera remota.</p> <p>Conlleva las siguientes ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de los desplazamientos. • Reducción del riesgo de accidentes in itinere. • Reducción del estrés. • Ahorro de tiempo de transporte. • Ahorro económico. • Reducción de contaminantes. • Disminución del volumen de vehículos en circulación.
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación).
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Medidas organizativas

Estas medidas se relacionan con procesos de gestión organizativa de la empresa.

Gestión de horarios
<p>Objetivo: Racionalización de los horarios mediante el establecimiento de horario flexible para personal a días y horario comprimido para personal a turnos.</p>
<p>Descripción: Actuación encaminada a implantar una serie de medidas sobre la organización de la empresa que ayuden a reducir el número de accidentes en los desplazamientos hogar-centro de trabajo.</p> <p>Para ello, se organizará la flexibilidad de la hora de llegada y salida para evitar excesos de velocidad en los desplazamientos y otros riesgos derivados de la conducción, condicionada por la presión ejercida por la fijación de la hora de entrada al centro de trabajo.</p> <p>Dentro de las diferentes posibilidades para la racionalización de los horarios, existen las siguientes posibilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Horario flexible: se trata de dar a los empleados la opción de reajustar sus horas de entrada y de salida, con un límite máximo y mínimo, lo cual reduce la congestión en las horas de tráfico más conflictivas. • Horario comprimido: consiste en trabajar el total de horas semanales pero distribuidas en menos jornadas laborales, de esta manera se elimina la necesidad de ir y venir en un día para los empleados a turnos. <p>Dentro de las ventajas asociadas a estas medidas, tenemos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilitar la compatibilidad con actividades personal. • Evitar que todo el personal se desplace en las horas punta contribuyendo a reducir la congestión de tráfico y haciendo más energéticamente eficiente la conducción. • Menor absentismo laboral.
<p>Viabilidad: Alta (bajo coste)</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

Gestión de aparcamiento
<p>Objetivo: Racionalización de los aparcamientos priorizando el aparcamiento según el colectivo al que se pertenezca.</p>
<p>Descripción: Administrar racionalmente las plazas de aparcamiento de la empresa, estableciendo criterios claros sobre quién y en qué condiciones tendrá disponibilidad de las plazas.</p> <p>La priorización del aparcamiento se realizará en base a condiciones que otorguen prioridad a aquellos trabajadores que más lo necesiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Personas con movilidad reducida. • Personas con coche compartido. • Trabajadores que necesiten el vehículo durante el desarrollo de su trabajo. <p>Además de esto, existe un aparcamiento exclusivo para bicicletas como medida para facilitar el desplazamiento usando este medio.</p> <p>Las personas que cumplen o se acogen a los criterios señalados se benefician de ciertas ventajas en el aparcamiento de vehículos.</p>
<p>Viabilidad: Alta (bajo coste)</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

3.1.10.2.2 Gestión de vehículos

El vehículo no suele intervenir como causa directa de los accidentes, pero sí influye asociado al resto de factores pudiendo incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta. El vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor y, sobre todo, sus mecanismos y elementos básicos de seguridad.

Es fundamental que la empresa vele por el adecuado estado y funcionamiento de los vehículos que utiliza para los desplazamientos de sus trabajadores, por ello, se debe de tener en cuenta:

Plan de dotación de elementos de seguridad (Vehículos de empresa)
Objetivo: Mejorar la seguridad de los vehículos de los trabajadores.
<p>Descripción: Consiste en facilitar la dotación de equipos específicos que mejoren la seguridad de los vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avisadores acústicos o visuales. • Neumáticos. • Botiquines de primeros auxilios. • Equipos de extinción de incendios. <p>Las consiguientes ventajas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la seguridad del vehículo. • Reducción de accidentes.
Viabilidad: Alta (fácil de implementar)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Plan de revisión y mantenimiento de vehículos (de empresa)
Objetivo: disponer de vehículos en perfecto estado para reducir el riesgo de accidente.
<p>Descripción: Establecer un plan de revisiones y mantenimiento de los vehículos de la empresa.</p> <p>Las consiguientes ventajas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la seguridad del vehículo. • Reducción de accidentes.
Viabilidad: alta (fácil de implementar)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: acción continua

3.1.10.2.3 Formación y sensibilización

Son acciones encaminadas a prevenir los factores de riesgo en accidentes de tráfico derivados del factor humano. Tanto la concienciación como la sensibilización del conductor son esenciales para la disminución de los accidentes. Se trata de concienciar a los trabajadores sobre los principales factores de riesgo que influyen directamente en la conducción, con el objetivo de mitigar el riesgo que suponen factores como la fatiga, el sueño, las distracciones, el alcohol y las drogas, etc.; el estado de salud del trabajador y los aspectos psicosociales (Ministerio del Interior et al., 2020).

Este es un elemento fundamental en todo el proceso de desarrollo del plan de movilidad ya que se hace necesario en todas y cada una de las fases del mismo. Cabe destacar que supone una medida preventiva que permite reducir la siniestralidad de los accidentes de tráfico.

Formación y concienciación en seguridad vial
<p>Objetivo: Fomentar la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento de las personas durante la conducción, sensibilizándolas y formándolas.</p>
<p>Descripción: Formar a las personas trabajadoras en seguridad vial, tanto adquiriendo conocimientos teóricos sobre riesgos en carretera y ciudad, como conocimientos prácticos sobre técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de que sean capaces de actuar rápida y eficazmente ante situaciones de emergencia.</p> <p>Para ello, se tendrán en cuenta los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la conducción segura y eficiente actuando sobre el comportamiento del empleado al volante, sensibilizándole y formándole. • Incluir en el Plan de formación de la empresa un apartado general asociado al Plan de Movilidad garantizando así el alcance total a la plantilla. <p>Las ventajas asociadas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la cultura de la seguridad vial. • Reducción del volumen de accidentes de tráfico.
<p>Viabilidad: Alta (bajo coste)</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

Formación en conducción segura de vehículos
Objetivo: Formar a las personas trabajadoras de la empresa en técnicas de conducción segura.
<p>Descripción: Se trata de formación específica en la que se pretende enseñar a los empleados técnicas de conducción defensiva, a través de un comportamiento adecuado del conductor que contribuye a la eliminación de los accidentes.</p> <p>Las ventajas asociadas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la cultura de la seguridad vial • Reducción del volumen de accidentes de tráfico
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial orientadas al uso del vehículo fuera del entorno laboral
Objetivo: Reducir el volumen de accidentes de tráfico fuera del entorno laboral a través de la concienciación en seguridad vial.
<p>Descripción: Realización de campañas, coincidiendo con momentos en los que se incrementa el número de desplazamientos de ámbito no laboral que recuerden a los trabajadores los compromisos en seguridad vial.</p> <p>Las ventajas asociadas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la cultura de la seguridad vial. • Reducción del volumen de accidentes de tráfico.
Viabilidad: Alta (bajo coste)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

3.1.10.2.4 La vía y el entorno.

Resulta complicado realizar acciones sobre este factor, ya que son aspectos en los que no se puede influir directamente, por lo que lo que se pretende es llevar a cabo acciones informativas que sean de utilidad a las personas trabajadoras para que sean conscientes de los riesgos a los que están expuestas (Dirección General de tráfico et al., 2020).

Alertas de tráfico
<p>Objetivo: Facilitar información actualizada de la situación del tráfico en las rutas de desplazamientos habituales.</p>
<p>Descripción: Implantar un sistema de información sobre el estado del tráfico. Para ello, la empresa puede utilizará diversas medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear links con las páginas web de las autoridades de tráfico (por ejemplo, la DGT http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/) sobre el estado de la circulación. • Habilitar un área en la intranet corporativa en la que se publiquen y actualizados los mensajes de la autoridad de tráfico sobre alertas, eventos, estado de la circulación, etc. • Instalar paneles electrónicos en las áreas comunes del centro de trabajo con información actualizada sobre el tráfico. • Facilitar mapas de rutas que indiquen las circunstancias inherentes a la vía (tramos de concentración de accidentes, mala pavimentación, obras ...) y otros eventos (señalización deficiente, accesos inadecuados). <p>Proporciona las siguientes ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conocer la situación del tráfico para evitar atascos y aplicar medidas alternativas, de manera que se eviten accidentes y el estrés producido por estas situaciones. • Conocer el estado de las vías y evitar situaciones de riesgo.
<p>Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

3.1.10.2.5 Seguridad en las comunicaciones.

Dada la importancia y el uso actual que tienen los dispositivos de teléfono móviles debe tenerse siempre en cuenta el riesgo de distracciones que ocasionan y diseñar medidas para evitar que se produzcan y que estas den lugar a accidentes de tráfico (Dirección General de tráfico et al., 2020).

Desarrollo de una política clara en relación con las comunicaciones
Objetivo: Potenciar el cumplimiento de la normativa, reduciendo las situaciones relacionadas con el uso de dispositivos de comunicación.
<p>Descripción: Establecer una serie de principios claros en lo referente a las comunicaciones realizadas durante la conducción de manera que las personas tengan claras las prioridades de la empresa en esta materia.</p> <p>Principios de actuación como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No realizar llamadas telefónicas ni enviar mensajes de correo electrónico, de texto u otros, durante los desplazamientos. • Proporcionar información sobre la normativa de aplicación en esta materia y sus sanciones económicas. <p>Las ventajas asociadas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de las distracciones al volante. • Reducción del riesgo de accidente.
Viabilidad: Alta (bajo coste)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

3.1.10.2.6 Comunicación interna en la empresa.

La comunicación interna en la empresa es un factor esencial para el éxito de la implantación de un Plan de movilidad. Uno de los factores más importantes es la puesta en marcha de un plan de comunicación transversal para las diversas fases de implantación del Plan de movilidad de manera que se facilite la difusión de este en cada momento (Dirección General de tráfico et al., 2020).

Creación de un espacio en intranet
<p>Objetivo: Informar de la implementación del Plan de movilidad segura a las personas trabajadoras de la empresa en todo momento a la vez que se trata de concienciar sobre los distintos aspectos que se van desarrollando.</p>
<p>Descripción: Clarificar las prioridades de la empresa en materia de movilidad y conocer las acciones que se desarrollan, así como las herramientas que se establezcan para ello.</p> <p>Dentro de las ventajas asociadas a estas medidas, tenemos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los trabajadores estarán actualizados y serán conocedores en todo momento de las acciones que se desarrollan en esta materia.
<p>Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil de implementar)</p>
<p>Responsable: Equipo de EHS&S</p>
<p>Fecha: Acción continua</p>

Creación de un buzón de sugerencias
Objetivo: Conocer las necesidades de las personas trabajadoras de la empresa y sus sugerencias de mejora y opiniones.
Descripción: Se creará un buzón de sugerencias virtual en la intranet, destinado a recoger sugerencias sobre el Plan de movilidad segura y sostenible. Ventajas asociadas a esta medida: <ul style="list-style-type: none"> • Permite a la empresa ser conocedora de las necesidades de los trabajadores y a la vez facilita la obtención de nuevas ideas.
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil de implementar)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

Emisión en las pantallas informativas de temas relacionados con movilidad segura y sostenible
Objetivo: Informar sobre las diversas acciones del Plan que se van desarrollando, y transmitir mensajes de sensibilización sobre Seguridad Vial.
Descripción: Se emitirán en las pantallas informativas del emplazamiento contenidos relativos a las acciones que se vayan desarrollando. De esta manera se facilitará información a aquellas personas que por las características de sus puestos no acceden diariamente a un ordenador y no tienen otro medio para recibir información. Dentro de las ventajas asociadas a estas medidas, aparecen: <ul style="list-style-type: none"> • Los trabajadores estarán actualizados y serán conocedores en todo momento de las acciones que se desarrollan en esta materia.
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil de implementar)
Responsable: Equipo de EHS&S
Fecha: Acción continua

3.1.11. IMPLANTACIÓN DEL PLAN

Una vez seleccionadas las acciones que formarán parte del plan de empresa, se definen las actividades que se llevarán a cabo para el desarrollo de cada acción.

La responsabilidad de la ejecución de las acciones corresponde al Equipo de EHS&S, estas acciones se llevarán a cabo de manera continua como se indicó anteriormente y se realizará un seguimiento mediante indicadores (KPI), elaborándose para cada una de ellas una “Ficha de Plan” (Ver **Anexo V. Fichas del plan**) en la que se indique:

- Objetivo general.
- Acción.
- Descripción de la acción.
- Objetivos de la acción.
- Actividades a realizar.
- Agentes involucrados.
- Plazo.
- Coste.
- Indicadores.

Se llevará a cabo una comunicación inicial a toda la organización para que todos los miembros de la empresa tengan conocimiento, desde un primer momento, de la existencia del plan de movilidad, de las acciones que incluye, los objetivos, su contenido, los participantes y los plazos. Para la difusión del plan se movilidad se enviará la información anterior vía email y se creará una sección en la intranet de la empresa.

Para facilitar la implementación del plan, es necesario un mejor “feedback” y conocer las opiniones de los trabajadores de la empresa, con este fin se establece una dirección de correo electrónico dónde todos los trabajadores

puedan enviar cualquier comentario relativo al plan de movilidad que se está implantando.

Este plan no supone grandes cambios en la organización, únicamente la comunicación inicial, el Plan de Comunicación y el establecimiento de un espacio sobre seguridad vial en la web de la empresa.

3.1.12. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Se llevará a cabo el seguimiento del plan de acción a través de indicadores, esto permitirá detectar desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo y, en consecuencia, se introducirán medidas correctoras.

3.1.12.1. Indicadores del plan de movilidad

Los indicadores a utilizar se clasifican en dos tipos:

- **Indicadores de resultado:** Permiten conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado.
 - Número de accidentes por kilómetro recorrido.
 - Número de accidentes totales ocurridos por kilómetros recorridos.
 - Número de accidentes por vehículo o conductor.
 - Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.

- **Indicadores de actividad:** Ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan.
 - Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial (número de trabajadores que han asistido a formación en seguridad vial entre el total de trabajadores de la empresa).

- Porcentaje de trabajadores que han aprobado la sesión formativa en seguridad vial (número de trabajadores que han pasado la sesión formativa entre el número total de trabajadores asistentes).
- Número de recomendaciones o sugerencias recibidas en la dirección de correo electrónico corporativo para tal efecto y porcentaje de las sugerencias puestas en práctica.
- Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilización de horarios.

3.1.12.2. Análisis y evaluación de los indicadores

Para extraer las conclusiones que deriven del análisis de la información que ofrecen los indicadores previamente definidos, se llevarán a cabo dos tipos de evaluaciones, las evaluaciones periódicas y las evaluaciones finales.

Como ya se adelantó anteriormente, todos los temas relativos a Movilidad se revisarán en las reuniones de la Red de Seguridad y Actividades Preventivas, a la cual asisten representantes de cada departamento y cuyas notas se envían por correo electrónico a toda la organización y, consecuentemente, será el foro utilizado para la realización de las evaluaciones periódicas y final.

3.1.12.3. Medidas correctivas

Las evaluaciones periódicas darán una idea del desarrollo del plan y la consecución de objetivos marcados siendo estas de gran utilidad en caso de que se detecten desviaciones, ya que estas podrían ser corregidas antes de la evaluación final. La evaluación final por su parte permitirá conocer, a mayores de todos los puntos revisados periódicamente, las causas que han motivado los resultados obtenidos.

Cabe destacar que, a pesar de una implantación impecable del Plan, puede darse la circunstancia de que algún trabajador sufra alguna incidencia de tráfico. En caso de sufrir alguna incidencia debe cumplimentarse el cuestionario

correspondiente al **Anexo III**, con el objetivo de generar un registro específico de este tipo de accidentes.

3.1.13. RELACIONES CON ORGANISMOS EXTERIORES

La empresa establecerá las relaciones oportunas con los organismos exteriores relacionados con la seguridad vial con los cuales puede establecerse contacto en caso de siniestros, realización de jornadas divulgativas, cortes de carretera o información sobre el estado de estas. Pueden ser susceptibles de contacto Guardia Civil, Policía Local, Dirección Provincial, etc.

3.2. DISCUSIÓN GENERAL

En este trabajo se ha elaborado el Plan de Movilidad y Seguridad Vial de la empresa “Industria Química S.L.” en base a las características de esta y del sector al que pertenece.

Para la elaboración de dicho Plan se han utilizado los registros de siniestralidad recogidos por la empresa entre los años 2013 y 2021, junto con las respuestas proporcionadas por las personas de la plantilla a la encuesta de movilidad realizada.

Este Plan de Movilidad y seguridad Vial pretende reducir la siniestralidad laboral de la empresa en cuanto a accidentes de tráfico se refiere, con este fin se han seleccionado una serie de medidas preventivas que se han considerado adecuadas para la empresa en cuestión.

Como puede verse en los datos del apartado **3.1.7.3 Accidentabilidad 2013-2021**, se produjeron un total de 35 accidentes de tráfico, 11 de ellos con baja y 24 sin baja (incidentes); el 97,14 % de ellos se produjo en vía pública, es decir, fuera de las instalaciones del complejo; el año con más accidentes fue 2017 y el año con más incidentes fue 2015. Es importante señalar el descenso en el número de accidentes que tuvo lugar durante los años 2020 y 2021 debido a la reducción

de desplazamientos como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y del consiguiente aumento del tiempo de teletrabajo o trabajo a distancia. Esta situación, indica que la implantación de la medida “Trabajo híbrido” en los puestos en los que se puede implantar, puede favorecer un pronunciado descenso de los accidentes de tráfico a la vez que otros muchos beneficios, reduciendo el número de desplazamientos entre el trabajo y el domicilio.

La causa principal de los accidentes/incidentes sufridos por la plantilla es en un 65,71% el factor humano, en concreto por conducción ofensiva de otros usuarios de la vía, bien por no mantener la distancia de seguridad o por no respetar las normas de seguridad; la segunda causa más común ha sido el mal estado de la vía junto con las inclemencias meteorológicas. En relación con estos datos se han planteado medidas como: Formación y concienciación en seguridad vial; formación en conducción segura de vehículos; campañas de concienciación en seguridad vial y alertas de tráfico.

Como se ha mencionado en el párrafo anterior la conducción ofensiva es la causa principal de los accidentes registrados siendo, por tanto, los alcances entre vehículos los accidentes más habituales. Los alcances se producen de forma habitual en ciudad y en las cercanías de la rotonda de Tabaza, siendo este el punto más crítico en los desplazamientos al centro de trabajo en horario de mañana, por lo que las medidas implantadas ante esta situación como la gestión de horarios, la planificación de rutas alternativas o el trabajo híbrido pueden ser de utilidad para evitar las aglomeraciones que se producen en este lugar en concreto en las horas punta. En cuanto a los alcances producidos en ciudad, los cuales se producen más habitualmente a la salida del trabajo, la gestión de horarios puede ser también una medida adecuada, permitiendo la flexibilidad horaria pueden evitarse las horas de mayor cantidad de tráfico.

La mayor parte de los accidentes registrados durante el periodo estudiado se han concentrado en personas trabajadoras del Centro Global de Servicios, en los departamentos de Finanzas y Call HR, por lo que las acciones han de ser dirigidas con mayor prioridad hacia estos departamentos, aunque como se mencionó anteriormente el número de los empleados en ambos departamentos es el mayor de los registrados en el emplazamiento y, por lo tanto, el porcentaje por

sí solo desvirtúa la situación real, sin embargo esto no resta importancia a la necesidad de implantar medidas preventivas lo antes posible tanto en estos departamentos como al resto de la plantilla.

Por último, hay que mencionar que el emplazamiento se encuentra en una ubicación donde las posibilidades de uso del transporte público son muy limitadas ya que todas ellas implican un desplazamiento a pie por zonas poco o nada transitables para peatones, razón por la cual no se hace especial hincapié en su uso, a pesar de ello cabe la posibilidad de que las personas realicen estos trayectos en otros medios de transporte como bicicletas o patinetes de manera que las largas distancias a salvar entre las paradas del transporte público y el emplazamiento sean recorridas en un menor tiempo y esto aumente el uso del transporte público. Sin embargo, esta alternativa implica a la vez una serie de riesgos para las personas ya que no se cuenta con un acceso completamente seguro a pie.

Estas medidas en todo su conjunto pretenden reducir el número de accidentes de tráfico en la empresa en los próximos años, para comprobar su efectividad se realizará una evaluación y seguimiento del plan, y de los indicadores establecidos para ello.

4. CONCLUSIONES

A continuación, y para finalizar, se enumeran una serie de conclusiones extraídas de la elaboración de este Plan de Movilidad y Seguridad Vial:

- La mayor parte de los accidentes de tráfico registrados por la empresa se produjeron en la vía pública, es decir, fuera de las instalaciones del complejo.
- Durante los años 2020 y 2021 se produjo un descenso del número de accidentes de tráfico debido a la reducción de desplazamientos como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y del consiguiente aumento del tiempo de teletrabajo por lo que esta sería una medida muy adecuada para reducir el número de accidentes.
- La causa más común de los accidentes sufridos por la plantilla es el factor humano, bien por no mantener la distancia de seguridad o por no respetar las normas de seguridad por lo que la formación en conducción segura de vehículos es una medida que puede ser de utilidad para reducir el número de accidentes.
- La mayoría de los accidentes sufridos fueron alcances entre vehículos en ciudad o en las proximidades de la rotonda de Tabaza por lo que las medidas como la planificación de rutas alternativas, el trabajo híbrido y la gestión de horarios son medidas necesarias.
- El uso del transporte público es una medida poco adecuada debido a la escasa oferta existente y la ubicación del emplazamiento.
- Este Plan de movilidad además de aumentar la seguridad y tratar de reducir los accidentes de tráfico, favorece la protección del medio ambiente, el ahorro de combustible, el ahorro de tiempo en los desplazamientos, la disminución del estrés, la disminución del tráfico y la reducción del absentismo laboral.

5. BIBLIOGRAFÍA

Alonso, P. P. (s. f.). *Plan de movilidad laboral y seguridad vial*. Consultado 26 de diciembre de 2022, de <https://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/34909>

Asociación Española de Normalización y Certificación. (2016). *UNE-ISO 39001*. AENOR.

Barca, G. A. (s. f.). *Plan De Movilidad Vial De La Empresa*. Consultado 26 de diciembre de 2022, de <https://docplayer.es/2455493-Plan-de-movilidad-vial-de-la-empresa.html>

Castaño García-Castro, R., De Dios Tortajada, M. Á., Cobo Bello, M. E., Ferrero Tejedos, F. J., Horneros Donoso, E., Redondo Buñuelos, Á., Rodríguez Bea, I., & Serra Pallisa, J. (2016). *Guía para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad en la empresa*. https://prevencion.asepeyo.es/wp-content/uploads/R1E16030-Gu%C3%ADa-Planes-de-movilidad-en-la-empresa_Asepeyo.pdf

Comisión europea de movilidad y transporte. (2014, febrero 12). *Carta Europea de la Seguridad Vial* [Text]. Mobility And Transport - European Commission. https://road-safety-charter.ec.europa.eu/about-the-charter/what-we-do_es

Consejería de Empleo y Políticas Sociales Gobierno de Cantabria, Dirección General de tráfico, & Instituto Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2019). *Guía de Movilidad Segura en la Empresa*. <https://www.icasst.es/documents/6980596/6983859/Gu%C3%ADa+Proyecto+Circula/e4605ca5-c648-b6cf-1bfe-4c7a2d52720e>

Cuestionario Movilidad Segura en la Empresa—Resultados.xlsx. (s. f.).

Dirección General de tráfico, Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, & Inspección de Trabajo y Seguridad Social. (2020). *Plan Tipo De Movilidad Segura Y Sostenible*. 70.

Fraternidad MUPRESA. (s. f.). *Guía Práctica Para La Elaboración Del Plan De Movilidad*. Consultado 26 de diciembre de 2022, de <https://www.fraternidad.com/es-ES/seguridad-vial-laboral-guias>

Fundación CNAE. (s. f.). *Guía para la Prevención de Riesgos Laborales Viales y la Promoción de la Movilidad Sostenible*. Consultado 26 de diciembre de 2022, de <http://fundacion.cnae.com/upload/files/documentos/guia-prevencion-riesgos-viales-movilidad-sostenible.pdf>

Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, Federación Española de la Recuperación y el Reciclaje, Asociación Española de Recuperación de Papel y Cartón, CCOO Construcción y Servicios, & UGT Federación de Servicios. (2013). *Manual de elaboración e implantación del Plan de Movilidad para la prevención de accidentes de tráfico de origen laboral dirigido al sector de residuos y materias primas*.

García, J. B. A., & Pérez, A. L. G. (2018). *Proyecto Fin de Máster en Prevención de Riesgos Laborales*. <http://dspace.umh.es/handle/11000/5822>

Guía de movilidad segura en la empresa. (s. f.).

Guía para la movilidad urbana segura. (2013). https://www.trafikoa.euskadi.eus/lfr/documents/62353/1182685/GMUS_ast_Ed2.pdf/5ba9b1db-d458-cd72-a437-39f650819932?t=1583419610076

Guía de movilidad segura en la empresa.pdf. (s. f.).

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo & Dirección General de tráfico. (2011). *Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica*. 74.

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2021). *Informe de accidentes laborales de tráfico 2021*. Portal INSST. <https://www.insst.es/el-instituto-al-dia/informe-de-accidentes-laborales-de-trafico-2021>

Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales, Universitat Politècnica de Catalunya, Centre Específic de Recerca per a la Millora i Innovació de les Em-preses” (CERpIE), & Escola Tècnica Superior d’Enginyeria Industrial de Barcelona. (2011). *Los Riesgos Laborales-Viales Y Su Prevención*.

Junta de Castilla y León. Consejería de Empleo e Industria. (2020a). *Catálogo de medidas. Plan de seguridad vial en la empresa*. [file:///C:/Users/Media%20Service/Downloads/CAT%C3%81LOGO+DE+MEDIDAS+PARA+UN+PLAN+DE+SEGURIDAD+VIAL+EN+LA+EMPRESA_+\(003\).pdf](file:///C:/Users/Media%20Service/Downloads/CAT%C3%81LOGO+DE+MEDIDAS+PARA+UN+PLAN+DE+SEGURIDAD+VIAL+EN+LA+EMPRESA_+(003).pdf)

Junta de Castilla y León. Consejería de Empleo e Industria. (2020b). *Guía de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa*. <https://trabajoyprevencion.jcyl.es/web/jcyl/TrabajoYPrevencion/es/Plantilla100Detalle/1253860466245/Noticia/1284983825829/Comunicacion>

Lijarcio Cárcel, J. I., Llamazares Robles, J., Larrañeta Ibáñez, J., Pérez Pérez, C., Bajo Albarracín, J., Catalá García, C., & Ramos García, R. (2020). *Guía Práctica de Seguridad Vial Laboral. Guía de recursos y contenidos*. OSALAN. Instituto Vasco de Seguridad y Salud laborales.

https://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/seguridad_201690/es_documento/adjuntos/guia_seguridad_vial_laboral.pdf

Martínez, M. S. G., & Asensi, F. J. R. (s. f.). *Plan De Movilidad: Implantación Y Puestas En Práctica*.

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial., 6/2015 Real Decreto Legislativo 63 (2015).

Ministerio del Interior, Dirección General de tráfico, Jefatura Provincial de tráfico de Asturias, Gobierno del Principado de Asturias, & Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales. (2020). *Guía de movilidad segura en la empresa* (Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, Ed.).
https://www.iaprl.org/images/contenidos/biblioteca-publicaciones-y-campanas/publicaciones/monografias/guia_de_movilidad_segura_en_la_empresa_2_edicion.pdf

Nosti, M. A. H., & Alonso, A. C. (s. f.). *Plan De Movilidad Universidad De Oviedo*.

Pascuas Fernández, E. (2017). *Plan de Movilidad*.
<https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/10847/Pascuas%20Fernandez,%20Ester.pdf;jsessionid=CA0FB6CB590E4B3AE91662EF2BE2F159?sequence=1>

Perona Gómez, A. (s. f.). *Plan de Movilidad. Criterios Básicos para realizar un Plan de Movilidad Vial en la Empresa*. Consultado 26 de diciembre de 2022, de https://www.mc-mutual.com/documents/20143/47482/plan_movilidad_es.pdf/a0f0a151-1c03-989a-92da-fc0520a835ce

UMIVALE, Suma Intermutual, & Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. (2019). *Guía para la elaboración de planes de movilidad en la empresa*. <https://umivaleactiva.es/dam/web-corporativa/Documentos-prevenci-n-y-salud/Seguridad-Vial/Gu-a-Elaboraci-n-Plan-Movilidad.pdf>

Villar de la Fuente, G. (2013). *Elaboración De Un Plan De Movilidad Y Seguridad Vial*. https://uvadoc.uva.es/handle/10324/15114?locale-attribute=pt_BR

LEGISLACIÓN COMUNITARIA

- Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de julio de 2007, “Por una Europa en movimiento movilidad sostenible para nuestro continente” (2006/2227(INI)).
- Un plan de acción sobre movilidad urbana Resolución del Parlamento Europeo, de 23 de abril de 2009, sobre un plan de acción sobre movilidad urbana (2008/2217(INI)).
- El Libro Verde de la Energía de la Comisión Europea sobre abastecimiento energético.
- Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006, sobre la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes - «Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente - Revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes de la Comisión Europea de 2001.
- Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial europea 2011-2020.

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Ley de Prevención de Riesgos Laborales 31/1995, del 8 de noviembre. Art. 14.2 (reformado por la Ley 54/2003 del 12 de diciembre de reforma del marco normativo en PRL).
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).
- Ley 51/2002, de 27 de diciembre que reforma la Ley 39/1988 de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales.
- Real Decreto Ley 2/2004, de 9 de marzo aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- Real Decreto-ley 6/2010 de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo.
- Real Decreto 231/2017, de 10 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 disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto

1428/2003, de 21 de noviembre, y el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías.

- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Real Decreto 231/2017, de 10 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 disminuido de forma considerable la siniestralidad laboral.
- Convenio de colaboración que los Ministerios del Interior y Trabajo firmaron el 1 de marzo de 2011, 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.
- Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, regula las funciones del sistema de inspección y los cometidos competenciales y facultades de los funcionarios que lo integran, recogiendo aspectos normativos básicos y acordes con los Convenios 81, 129 y 187 de la Organización Internacional del Trabajo e incorporando nuevas fórmulas de organización y desarrollo de la acción inspectora.

OTRAS NORMAS DE REFERENCIA

- UNE-ISO-39001: 2013 Sistema de Gestión de Seguridad Vial: Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas.

6. ANEXOS

6.1. ANEXO I. CUESTIONARIO DE MOVILIDAD SEGURA EN LA EMPRESA

Sexo:

Hombre Mujer Otro

Edad:

16-17 años 18-25 años 26-40 años 41-50 años 51 años o más

Horarios de trabajo:

- Jornada partida
- Turno de mañana
- Turno de tarde
- Turno de noche
- Turnos rotativos
- Trabajo híbrido

Puesto de trabajo:

Negocio

- Planta 1
- Planta 2
- Centro Global de servicios

Años de experiencia en la conducción:

- menos de 1 años Entre 1 y 5 años Entre 5 y 10 años 10 años o más

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico?

- Sí
 No

Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales?

- Sí
 No

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

- A diario
 Alguna vez a la semana
 Una o dos veces al mes
 Varias veces al año
 No aplica

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

- Sí
 No
 No aplica

Mis desplazamientos en misión son, en general y si aplica, planificados por:

- Yo mismo
- La empresa
- No aplica

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen programar estos desplazamientos?

Trayectos “in itinere”: Medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo

- Andando
- Coche
- Coche compartido
- En bicicleta
- Transporte público
- Tren
- Autobús
- Moto o ciclomotor
- Transporte colectivo de empresa
- Otro...

Lugar de origen del trayecto

- Gijón
- Oviedo

Avilés

Otro...

Número de km. diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta): km.

Tiempo diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta):

Número de kilómetros mensuales efectuados en el marco profesional km.

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía

Mi vehículo

La organización del trabajo

Mi propia conducción

No existen riesgos

Otros.....

Concrete los principales riesgos que percibe

.....
.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidentes serían:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

El riesgo se produce en:

- Trayecto ida o regreso al puesto de trabajo
- En jornada laboral
- No aplica

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características
- Estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros conductores
- Estado de la infraestructura / vía

Falta de información o formación en seguridad vial

No aplica

Otras

Concrete el riesgo que percibe:

.....
.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

.....
.....
.....
.....
.....

6.2. ANEXO II. CUESTIONARIO PARA EL DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN EN LA EMPRESA

¿Considera su empresa el tráfico como un riesgo de salud laboral?

Sí

No

¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial en el entorno laboral?

Sí

No

¿Ha explicado en su política de empresa su aspiración a prevenir accidentes de tráfico en la medida de lo posible? ¿Ha comunicado esta aspiración a los empleados?

Sí

No

¿Cómo procura que sus empleados tengan la cualificación y el estado de salud necesario para conducir en el trabajo de un modo seguro?

.....
.....
.....
.....

¿Se realiza algún tipo de control de los factores sanitarios que influyen en la seguridad vial a través del servicio médico de la empresa o de otra instancia similar?

Sí

No

A veces

Cada _____ años

Como empresario, ¿qué medidas adopta para que sus empleados tengan los conocimientos, la motivación, la información y la formación necesarios para seguir la política de seguridad vial en el entorno laboral?

.....
.....
.....
.....

¿Dispone la empresa de una política sobre alcohol y drogas? Explicar respuesta

Sí

No

.....
.....
.....
.....

¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?

Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas

Requisitos de tara mínima aceptable

Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos

Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón

cuando el motor está en marcha

- Carrete inercial de cinturón de seguridad
- Reposacabezas en todos los asientos
- Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante
- Airbag lateral
- Frenos ABS
- Sistema antideslizamiento
- Sistema antirotación en frenada de emergencia
- Aire acondicionado
- Equipo de manos libres para el teléfono móvil
- Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia
- Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, etc.

¿Somete a los vehículos a las reparaciones necesarias para mantenerlos en buenas condiciones de seguridad vial según la normativa y legislación vigentes?

- Siempre
- Rara vez
- Casi siempre
- Nunca
- Si su respuesta no ha sido «Siempre», explique por qué

.....

.....

.....

.....

¿Existen procedimientos rutinarios para la confección de informes de incidentes?

Sí

No

¿Considera que todos sus empleados informan de todos los incidentes que tienen lugar en su empresa?

Sí

No

Si la respuesta es «No», ¿qué piensa hacer para detectar todos los amagos de accidente?

.....
.....
.....
.....

¿Reciben información los empleados sobre qué medidas piensa adoptar o ha adoptado como consecuencia de sus informes de incidentes?

Sí

No

6.3. ANEXO III. CUESTIONARIO A RELLENAR POR EL TRABAJADOR EN CASO DE ACCIDENTE

Fecha del accidente: ____/____/____

Momento del accidente:

Trayecto ida o regreso al puesto de trabajo

En jornada laboral

Implicado como:

Conductor

Viajero

Consecuencias del accidente:

Daños materiales _____

Heridas corporales, sin baja _____

Heridas corporales, con baja. Días de baja:

Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle, localidad etc.):

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Vehículo en el que iba:

Particular

Empresa

Tipo de vehículo:

De dos ruedas

Turismo

Furgoneta

Vehículo pesado

¿Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a este accidente?:

Sí. Número de veces: _____

No

Causas que a su juicio motivaron el accidente (indique todos los que considere adecuados,

en su caso):

Intensidad del tráfico

Condiciones climatológicas

Tipo de vehículo o sus características

Estado del vehículo

Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)

Su propia conducción

Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)

Otros conductores

Estado de la infraestructura / vía

Falta de información o formación en seguridad vial

Otras:

.....
.....

Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

.....
.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

A RELLENAR POR LA EMPRESA

Propuesta de medida correctiva aplicable:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

6.4. ANEXO IV. ADHESIÓN A CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

(FIRMANTE)

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,

Suscribiendo el objetivo de reducir en al menos un 50 % el número de víctimas mortales antes de 2010,

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. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la mortalidad en carretera.

2. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico plan de seguridad vial.
3. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.
4. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:
 - Formación e información iniciales y continuas de los conductores
 - Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles
 - Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.
5. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.
6. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.
7. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.
8. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.
9. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.
10. Aceptar una revisión inter pares posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para

incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

(COMPROMISO CONCRETO)

11. 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)

6.5. ANEXO V. FICHAS DEL PLAN

Plan de movilidad y seguridad vial

Objetivo 1: (Objetivo general)

1.1- (Acción a desarrollar)

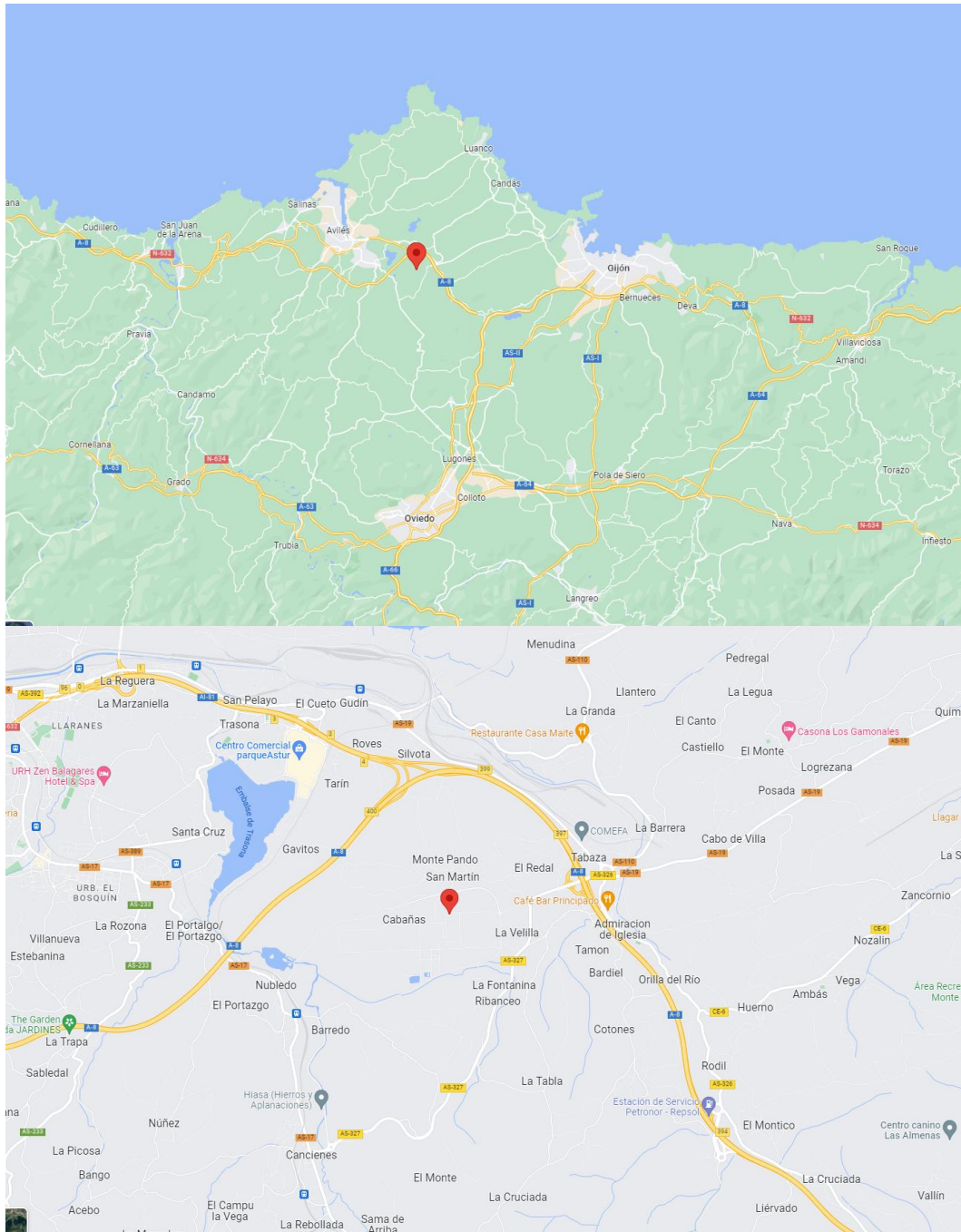
Descripción	Objetivos

Actividades a realizar	Agentes involucrados

Plazo	Coste

Indicadores
Resultado: Actividad:

6.6. ANEXO VI UBICACIÓN





6.7. ANEXO VII POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE, SALUD Y SEGURIDAD

POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE, SALUD Y SEGURIDAD

En DuPont nos comprometemos a proteger el medioambiente y mantener un ambiente seguro, saludable y predecible tanto para quienes trabajan en el emplazamiento como para la comunidad vecina. Este compromiso implica:

1. CUMPLIMIENTO

Cumplir toda la legislación y reglamentación de Medio Ambiente, Salud y Seguridad aplicable, así como los requisitos de Medio Ambiente, Salud y Seguridad definidos en el Compromiso Corporativo de DuPont y los requisitos del Programa de Compromiso de Progreso de la Asociación de Industrias Químicas.

2. COMPROMISO CON “CERO” Y MEJORA CONTÍNUA

Dirigirnos hacia la eliminación total de accidentes, incidentes serios, accidentes graves de proceso (definición RD 840/2015), emisiones y derrames y minimizar los residuos generados en nuestros procesos de fabricación. Dirigirnos hacia la eliminación de peligros y la reducción de los riesgos de Seguridad y Salud.

Mejorar continuamente nuestro Sistema de Gestión de Medio Ambiente, Salud y Seguridad para minimizar el impacto de nuestras prácticas, procesos y productos a lo largo del ciclo productivo. Mejorar continuamente nuestros resultados de Seguridad y Salud y Medioambientales a través del mantenimiento de nuestro Sistema de Gestión de Medio Ambiente, Salud y Seguridad certificado según los requisitos corporativos, la norma ISO 45001 y la norma ISO 14001.

3. APRENDER DE LOS INCIDENTES

Investigar todos los incidentes/accidentes y determinar su causa raíz implementando las acciones correctoras necesarias para evitar su repetición.

4. FORMACIÓN Y MOTIVACIÓN

Implantar un programa de formación continua que permita crear y mantener la deseada cultura de trabajo basada en el compromiso con el Medio Ambiente, la Salud y Seguridad. Asimismo, educaremos y motivaremos a nuestros empleados para trabajar de forma responsable con los valores de Medio Ambiente, Salud y Seguridad.

5. REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN

Establecer y revisar los objetivos y metas de Medio Ambiente, Salud y Seguridad de acuerdo a los Objetivos de Sostenibilidad mediante el proceso anual de revisión a cargo de la dirección.

6. DIALOGO Y TRANSPARENCIA

Mantener un diálogo permanente y cercano y colaboración con las autoridades, la comunidad, los empleados y partes interesadas (clientes, contratistas, etc.) en temas de Medio Ambiente, Salud y Seguridad relativos a prácticas, procesos y productos de modo que atendamos a las preocupaciones específicas de todos ellos. Facilitar y fomentar la participación de los empleados en las actividades de Medio Ambiente, Salud y Seguridad.

7. PREPARACIÓN ANTE EMERGENCIAS

Estar preparados ante situaciones de emergencia e implicar a las autoridades y la comunidad en la planificación y respuesta a emergencias.

Transportar de modo seguro las materias primas y los productos manufacturados.

8. RESPETO POR EL ENTORNO

Conservar y mantener el entorno de nuestras instalaciones para proteger los ecosistemas naturales.

Angela S

Presidenta España y Portugal
Diciembre 2019, rev.16

6.8. ANEXO VIII EVALUACIÓN DE RIESGOS

EVALUACIÓN DE RIESGOS	Código	EVR-01
	Edición	
	Fecha	26/04/2022
	Página	1 de 1

NIVELES DE RIESGO

		<i>Consecuencias</i>		
		<i>Ligeramente Dañino LD</i>	<i>Dañino D</i>	<i>Extremadamente Dañino ED</i>
<i>Probabilidad</i>	<i>Baja</i> B	Riesgo trivial T	Riesgo tolerable TO	Riesgo moderado MO
	<i>Media</i> M	Riesgo tolerable TO	Riesgo moderado MO	Riesgo importante I
	<i>Alta</i> A	Riesgo moderado MO	Riesgo importante I	Riesgo intolerable IN

<i>Riesgo</i>	<i>Probabilidad</i>	<i>Consecuencias</i>	<i>Nivel de Riesgo</i>
<i>Planta 1</i>	<i>Baja</i>	<i>Extremadamente dañinas</i>	Moderado
<i>Planta 2</i>	<i>Baja</i>	<i>Extremadamente dañinas</i>	Moderado
<i>Centro global de servicios</i>	<i>Media</i>	<i>Extremadamente dañinas</i>	Importante

EVALUACIÓN DE RIESGOS	Código	EVR-02
	Edición	
	Fecha	26/04/2022
	Página	1 de 2

TIEMPO DE EXPOSICIÓN (conducción)	
1	Solo desplazamientos “in itinere” y/o hasta 10 desplazamientos al mes durante la jornada laboral
2	Hasta 15 desplazamientos diarios durante la jornada laboral
3	Más de 15 desplazamientos diarios durante la jornada laboral
CAPACIDAD DE INFLUENCIA (para cada factor)	
FH: factor humano, FV: factor vehículo. FC: factor calzada y clima, FG: factor gestión	
1	BAJA O NULA INFLUENCIA: agente externo (climatología, estado calzada, vehículo particular)
2	MEDIA: las medidas requieren la actuación de servicios profesionales externos (contratación, campañas externas)
3	ALTA: existen medidas que requiere la actuación exclusiva de personal interno
MARGEN DE ACTUACIÓN (para cada factor)	
FH: factor humano, FV: factor vehículo. FC: factor calzada y clima, FG: factor gestión	
1	Se han puesto en marcha todas las medidas al alcance para la reducción de los principales factores de riesgo
2	Se han puesto en marcha parte de las medidas al alcance para la reducción de los principales factores de riesgo
3	Existen medidas, si bien, no se han puesto en marcha

	EVALUACIÓN DE RIESGOS	Código	EVR-02
		Edición	
		Fecha	26/04/2022
		Página	2 de 2

	Planta 1	Planta 2	Centro Global de Servicios
TE: Tiempo de exposición	1	1	1
CI: Factor humano	2	2	2
MA: Factor humano	2	2	2
CI: Factor vehículo	1	1	1
MA: Factor vehículo	2	2	2
CI: Factor calzada	1	1	1
MA: Factor calzada	2	2	2
CI: Factor gestión	3	3	3
MA: Factor gestión	2	2	2

Valor obtenido	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN
6	Centro Global de Servicios
6	Planta 1
6	Planta 2

6.9. ANEXO IX. EJEMPLO DE PROGRAMA DE TRABAJO

Objetivo	Indicador													
Actividad	Responsable	Recursos económicos	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Convocatoria de la reunión inicial														
1- Nombramiento del Gestor de movilidad														
2- Nombramiento del Grupo de trabajo														
3- Campaña de sensibilización														