

<b>ALAUDA</b> <b>INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato: Fecha: Revisión:	FM.PLANMOV 29/05/2025 2
		Página 1 de 45	

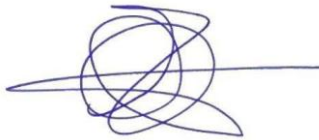



# PLAN DE SEGURIDAD VIAL

DELEGACIÓN

OFICINAS CENTRALES ZURBANO 73, 2º IZQUIERDA

Revisión	Descripción de Modificaciones
0	Creación del Plan de Movilidad.
1	Se modifica el Plan de Movilidad Segura y Sostenible tras la Fase I del Proceso de Certificación (modificación del cronograma de actividades e inclusión de las programaciones para el desarrollo de planes de movilidad en el resto de centros de trabajos formales.
2	Se cambia el título de Plan de Movilidad Segura y Sostenible a Plan de Seguridad Vial
	Se modifican los objetivos del Plan
	Se incluyen nuevos factores de seguridad vial intermedios y finales.
	Se elimina la programación del resto de los planes de movilidad

Revisión nº:  2	Elaborado:    Almudena Celeiro Especialista de seguridad viaria Fecha: 29/05/2025	Revisado y Aprobado:    Melissa Hernández Navarro Responsable Calidad y Medio Ambiente Fecha: 29/05/2025
-----------------------	--	---

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato: Fecha: Revisión:	FM.PLANMOV 29/05/2025 2
		Página 2 de 45	

## ÍNDICE

1.	OBJETIVO GENERAL DEL PLAN .....	4
2.	ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	4
3.	DEFINICIONES .....	4
4.	REFERENCIAS .....	5
5.	ELEMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD .....	5
6.	SISTEMA ORGANIZATIVO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.....	5
6.1.	COORDINACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD .....	6
6.2.	FLUJO DE INFORMACIÓN .....	6
7.	POLÍTICA PREVENTIVA.....	6
8.	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN INICIAL .....	7
8.1.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES .....	7
8.2.	ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD.....	17
9.	ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO .....	17
10.	EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DERIVADOS DE LA MOVILIDAD .....	19
10.1.	ASIGNACIÓN DEL NIVEL DE EXPOSICIÓN A LOS PUESTOS DE TRABAJO .....	19
10.2.	VALORACIÓN DEL RIESGO .....	23
11.	OBJETIVOS Y FACTORES DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE .....	24
12.	IMPLANTACIÓN DE ACCIONES.....	24
12.1.	ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO /CONDUCCIÓN DESDE LA FORMACIÓN Y A TRAVÉS DE LA SENSIBILIZACIÓN .....	25
12.2.	ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE LA VÍA Y EL ENTORNO.....	25
12.3.	ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS .....	26
12.4.	ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE .....	27
12.5.	ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES EN LOS DESPLAZAMIENTOS .....	27
12.6.	ACCIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN INTERNA DE LA EMPRESA.....	28
12.7.	ACCIONES ENCAMINADAS A LA MEJORA DE PROCEDIMIENTOS.....	28

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 3 de 45			

12.8.	COMUNICACIÓN DE LAS MEDIDAS A LOS EMPLEADOS .....	28
13.	IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD .....	28
14.	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	29
15.	SEGUIMIENTO DEL PLAN .....	31
16.	CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD .....	31
17.	ANEXOS - DOCUMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD .....	32
	ANEXO1: ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE MOVILIDAD DE VISITANTES .....	33
	ANEXO 2: ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD .....	34
	ANEXO 3: RESULTADOS AGREGADOS DE LAS ENCUESTAS.....	41

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	2
Página 4 de 45			

## 1. OBJETIVO GENERAL DEL PLAN

El objetivo de este plan de movilidad es definir el conjunto de actividades para conseguir desplazamientos seguros, eficientes y sostenibles de los trabajadores que se producen con destino o con origen en Alauda Ingeniería, S.A. (en adelante **ALAUDA**), velando así por la prevención de los riesgos derivados de los desplazamientos por motivo laboral, tanto de los “in itinere”, como de los efectuados en la jornada laboral, y fomento del cambio modal hacia los modos más sostenibles de transporte (a pie, en bicicleta, o en transporte público).

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Plan de Movilidad Segura y sostenible afecta a los siguientes colectivos:

- Empleados de **ALAUDA** adscritos al centro de trabajo principal en Madrid.

Dicho Plan de Movilidad será la base para el desarrollo a posteriori de Planes de Movilidad asociados a aquellos centros de trabajo con apertura formal que cuenten con una actividad mínima de 3 meses (necesario para poder conocer los hábitos de movilidad de los empleados de **ALAUDA** adscritos a ese centro de trabajo (ver punto 16)).

## 3. DEFINICIONES

### MOVILIDAD SOSTENIBLE

Aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse y establecer relaciones, sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales, ni comprometer recursos futuros.

### PLANES DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN EMPRESAS

Instrumento o herramienta que identifica y desarrolla el conjunto de actividades y acciones dirigidas a conseguir un desplazamiento seguro, eficiente y sostenible de los trabajadores, tanto en su jornada laboral, como en los itinerarios de ida y vuelta a su puesto de trabajo.

### REPARTO MODAL

Es aquel indicador que refleja los porcentajes de desplazamientos que se realizan en los diferentes medios de transporte, incluyendo el modo peatonal.

### INCIDENTE

Suceso o sucesos relacionados con el trabajo en el cual ocurre o podría haber ocurrido un daño, o deterioro de la salud (sin tener en cuenta la gravedad), o una fatalidad.

Suceso que surge del trabajo o en el transcurso del trabajo que podría tener o tiene como resultado lesiones y deterioro de la salud.

NOTA 1 a la entrada: En ocasiones se denomina “accidente” a un incidente donde se han producido lesiones y deterioro de la salud

NOTA 2 a la entrada: Un incidente donde no se han producido lesiones y deterioro de la salud, pero tiene el potencial para causarlos, puede denominarse un “cuasi-accidente”.

### ACCIDENTE “IN ITINERE”

Es aquel que sufre un trabajador/a al ir al trabajo o al volver de éste. No existe una limitación horaria (Art. 115.2d LGSS).

### ACCIDENTES IN MISIÓN

Son aquellos sufridos por el trabajador/a en el trayecto que tenga que realizar para el cumplimiento de la misión, así como el acaecido en el desempeño de esta dentro de su jornada laboral.

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 5 de 45			

#### 4. REFERENCIAS

El presente documento se ha elaborado con la ayuda de las siguientes fuentes de información y bibliografía:

- Dirección General de Tráfico e Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. “Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica”. Año 2020. Disponible en [www.dgt.es](http://www.dgt.es).
- Ministerio de Trabajo y Economía Social. “Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020. Plan de Acción 2019-2020”. Disponible en <https://www.insst.es/catalogo-de-publicaciones>.
- Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). 2009. “Estrategia Española de Movilidad Sostenible”. Disponible en [www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/).
- OSALAN, Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales; 2016 “Guía práctica de seguridad vial laboral” Disponible en [http://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/seguridad\\_201690/es\\_doc/adjuntos/guia\\_seguridad\\_vial\\_laboral.pdf](http://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/seguridad_201690/es_doc/adjuntos/guia_seguridad_vial_laboral.pdf).
- 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.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

#### 5. ELEMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad se ha desarrollado conforme a los siguientes apartados:

- Sistema organizativo de la gestión de la movilidad
- Política preventiva
- Diagnóstico de la situación inicial con fecha
- Objetivos e indicadores
- Actuaciones
- Cronograma de actividades.

#### 6. SISTEMA ORGANIZATIVO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

**ALAUDA** ha nombrado a Almudena Celeiro, especialista de seguridad viaria, como responsable del desarrollo del plan de movilidad y se reporta a D. Manuel Emilio Vázquez Riera, director general.

Los recursos con los que cuenta **ALAUDA** para la coordinación, ejecución y aplicación del plan de movilidad son:

- Estructura de apoyo (recursos humanos):
  - Responsable en la gestión de vehículos, viajes y aparcamientos
  - Persona de apoyo en gestión de viajes y abonos de transporte para Madrid, compra de materiales y equipos de oficina y gestión de formación
  - Responsable de web y medios de comunicación
- Infraestructura (dotación de medios):
  - Aparcamiento de plaza doble en c/ José Abascal, 50
  - Aparcamiento de 1 plaza en c/ Zurbano, 73
  - Aparcamiento de 2 plazas en C/Agustín Betancourt 25
  - Aparcamiento de 1 plaza en Calle García Paredes 78.

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 6 de 45			

- 46 automóviles alquilados o en renting:
  - 2 Santander Renting
  - 1 Alvemaco Renting
  - 1 Andacar
  - 8 LEaseplan
  - 1 Overlease
  - 1 a Andacar
  - 17 a BBVA Autorenting
  - 15 a Northgate
- 2 en propiedad
- Presupuesto (dotación económica): Suma de presupuesto para vehículos (alquileres, combustible, amortización, revisiones, reparaciones, ITV, impuesto de circulación, aparcamiento, multas y otros), billetes (avión o tren), abonos transporte y otros equipos de transporte.

## 6.1. COORDINACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad, una vez implantado, debe ser actualizado siempre que haya nuevas incorporaciones de trabajadores a **ALAUDA**. Así, se mantendrá actualizado mediante la coordinación entre las diferentes áreas:

- Coordinación con el área de RRHH y Formación
  - Información de nuevas incorporaciones, para la actualización de la base de datos de movilidad existente.
  - Información a los nuevos empleados en la política de movilidad de la compañía.
  - Información de bajas.
- Coordinación con las áreas
  - Información sobre el seguimiento del plan de movilidad a cada área.

## 6.2. FLUJO DE INFORMACIÓN

El Plan de movilidad ha de generar intercambio de información sustancial con los trabajadores de **ALAUDA**:

- Intercambio de información con el área de RRHH
- Intercambio de información con el área de Formación
- Intercambio de información sobre las medidas de movilidad y seguridad vial tomadas

## 7. POLÍTICA PREVENTIVA

**ALAUDA** es una empresa con una gran experiencia en trabajos de consultoría e ingeniería abarcando los ámbitos de la gestión, construcción y conservación de carreteras y otras infraestructuras. La gran cualificación de sus trabajadores, y el hecho de que cuenta con una de las mayores plantillas de auditores de seguridad viaria en una ingeniería, hacen que **ALAUDA** sea una empresa avanzada en el ámbito de la seguridad vial sin menoscabar la destreza que presenta en otros campos como las inspecciones y auditorías de túneles, coordinación de la seguridad salud, vigilancia ambiental, supervisión de proyectos y otras asistencias técnicas.

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 7 de 45			

Se pone de manifiesto que no hay duda alguna que la seguridad vial es un pilar fundamental en la parte productiva. Esto conlleva que los trabajos que desarrolla **ALAUDA** tengan una enorme influencia sobre la seguridad vial tanto de sus trabajadores como de la sociedad al completo.

Así, se puede afirmar que la seguridad vial es uno de los valores de **ALAUDA** lo que hace que se tengan en cuenta, dentro de la Política Preventiva de la Empresa, los siguientes principios que mejoran de forma integral la seguridad en todos los modos de transporte y la seguridad vial, reduciendo los riesgos de accidentes laborales (en misión e in itinere):

- Compromiso de introducir las medidas relacionadas con la Movilidad Vial según la disponibilidad y necesidad de recursos humanos, logística, transporte, formación y comunicación de la empresa.
- Incluir la Movilidad vial dentro de la integración de la prevención en la organización de la empresa, estableciendo que cualquier trabajador que asuma o al que se le confíe la realización de una tarea con mando sobre otros tiene la obligación de cumplir, hacer cumplir y exigir las normas de seguridad y salud establecidas por la empresa.
- Minimizar el riesgo de accidente en misión e in itinere mediante la introducción de actuaciones técnicas u organizativas.
- Actuar sobre la opción modal de los desplazamientos de empleados, adoptando medidas de incentivación de transporte colectivo y transporte público.

Tal es así, que **ALAUDA** lleva años trabajando por la mejora de la movilidad y seguridad vial de sus trabajadores.

## 8. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN INICIAL

La situación de **ALAUDA** se ha valorado a partir de los siguientes análisis.

### 8.1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES

**ALAUDA** ha desarrollado una encuesta de movilidad para saber cuáles son las principales deficiencias del modelo de transporte en ese momento.

Para la realización de esta, se hizo una reunión informativa para poner en conocimiento de los trabajadores la entrega en mano de una encuesta de movilidad, rogándoles su participación en la misma.

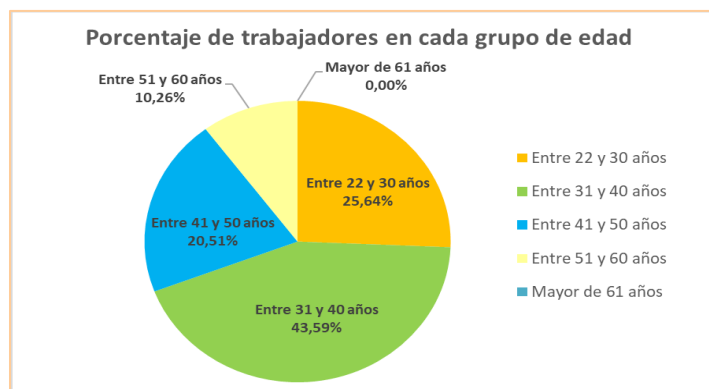
El objetivo de este apartado es analizar la movilidad de los trabajadores de tal forma que nos permita conocer la exposición al riesgo que tienen en función de los medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos, principalmente.

Para ello se ha pasado a los trabajadores una encuesta que se incluye en el Anexo 2 de dicho informe.

El porcentaje de participación ha sido de 100%, habiéndose recibido 54 encuestas. Sin embargo, hay que tener en cuenta que no todas las preguntas de la encuesta han sido respondidas en su totalidad por los trabajadores.

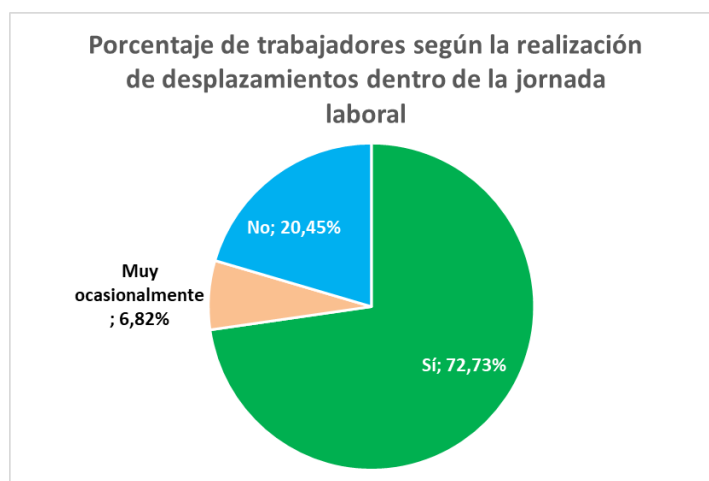
A continuación, se incluye un análisis del resultado de las encuestas que se incluye en el Anexo 3.

Grupo de edad	% de trabajadores
Entre 22 y 30 años	25,64
Entre 31 y 40 años	43,59
Entre 41 y 50 años	20,51
Entre 51 y 60 años	10,26
Mayor de 61 años	0,00
Total	100,00



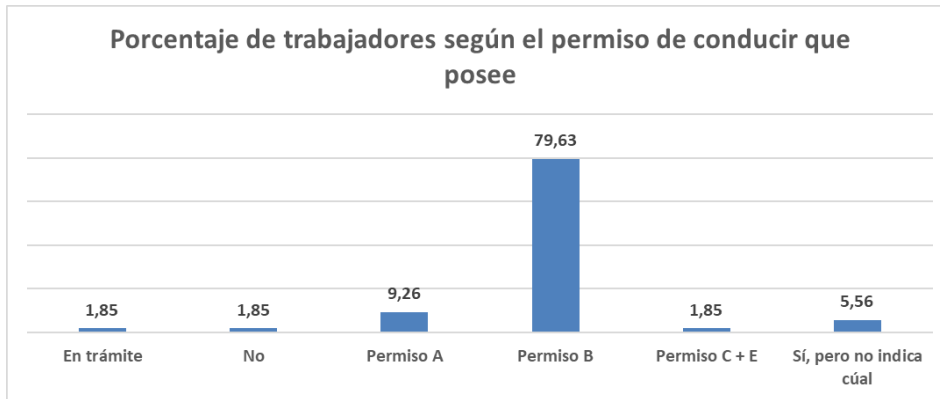
El número de trabajadores que realiza desplazamientos dentro de la jornada laboral es muy superior al que no lo hace.

Desplazamientos dentro de la jornada laboral	% de trabajadores
Sí	72,73%
Muy ocasionalmente	6,82%
No	20,45%



De las 54 encuestas recibidas solo se completó el campo de la edad en 39 de ellas. El mayor número de trabajadores corresponde al grupo de edad de entre 31 y 40 años. Hay un 25,64% que tiene una edad comprendida entre 22 y 30 años y un 10,26% con edad entre 51 y 60 años.

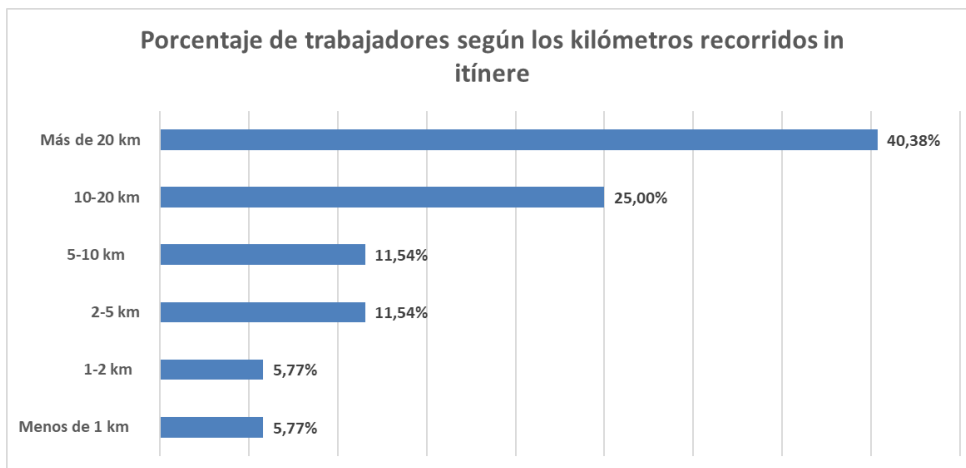
Permiso de conducir	% de trabajadores
En trámite	1,85
No	1,85
Permiso A	9,26
Permiso B	79,63
Permiso C + E	1,85
Sí, pero no indica cuál	5,56
Total	100



La mayoría de los trabajadores tienen la categoría o clase B que es la que autoriza a conducir coches y vehículos ligeros.

Sistema de transporte actual in itinere (desplazamiento desde el domicilio del trabajador al centro de trabajo y vuelta)

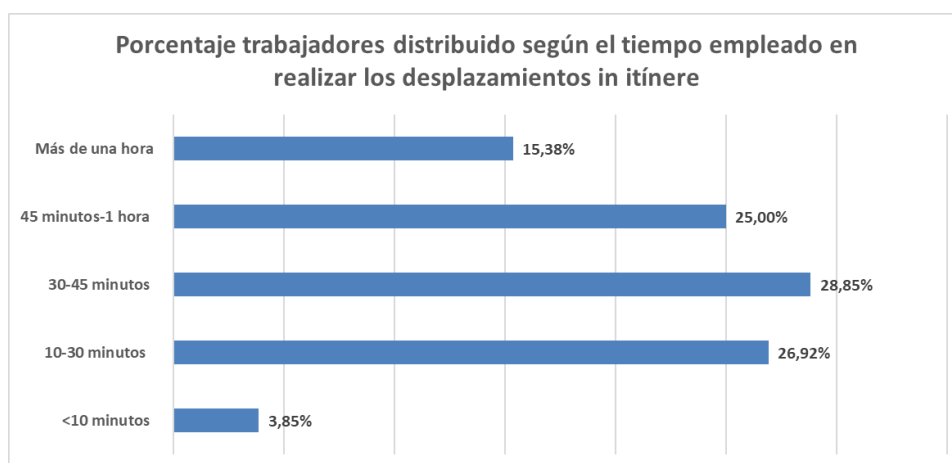
Km recorridos	% de trabajadores
Menos de 1 km	5,77%
1-2 km	5,77%
2-5 km	11,54%
5-10 km	11,54%
10-20 km	25,00%
Más de 20 km	40,38%
Total	100,00%



Se observa que más del 40% de los trabajadores recorre más de 20 km al día desde su municipio de residencia hasta el centro de trabajo. Este porcentaje es 3,5 veces superior al porcentaje de trabajadores que se desplazan entre 2 y 5 km o entre 5 y 10 km, y 7 veces superior al que recorre de 1 a 2 km, o menos de 1 km.

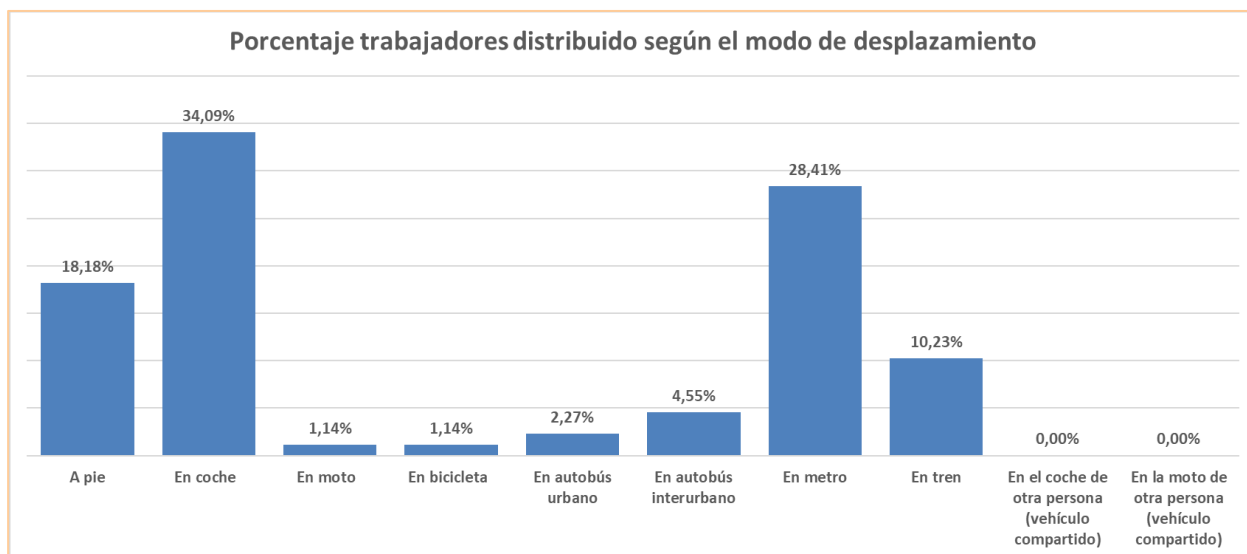
Esto lleva a que el porcentaje de trabajadores que necesite medios de transporte motorizados, ya sean públicos o privados, sea superior al de trabajadores que pueden desplazarse con medios más sostenibles como a pie o en bicicleta.

Km recorridos	% de trabajadores
Menos de 1 km	5,77%
1-2 km	5,77%
2-5 km	11,54%
5-10 km	11,54%
10-20 km	25,00%
Más de 20 km	40,38%
Total	100,00%



Se observa que casi el 29% de los trabajadores emplean entre 30 y 45 minutos en los desplazamientos in itinere. Más de la mitad de los trabajadores (53,85%) tarda más de 30 minutos en desplazarse desde su municipio hasta el centro de trabajo.

Modo de desplazamiento	% de trabajadores
A pie	18,18%
En coche	34,09%
En moto	1,14%
En bicicleta	1,14%
En autobús urbano	2,27%
En autobús interurbano	4,55%
En metro	28,41%
En tren	10,23%
En el coche de otra persona (vehículo compartido)	0,00%
En la moto de otra persona (vehículo compartido)	0,00%
Total	100,00%



Es destacable el elevado porcentaje de trabajadores que usan el coche (de empresa o privado) para realizar los desplazamientos in itinere (34,09%), así como el porcentaje de trabajadores que emplean el metro (24,41%). El uso del vehículo motorizado en largas distancias aumenta la exposición al riesgo de accidente viario.

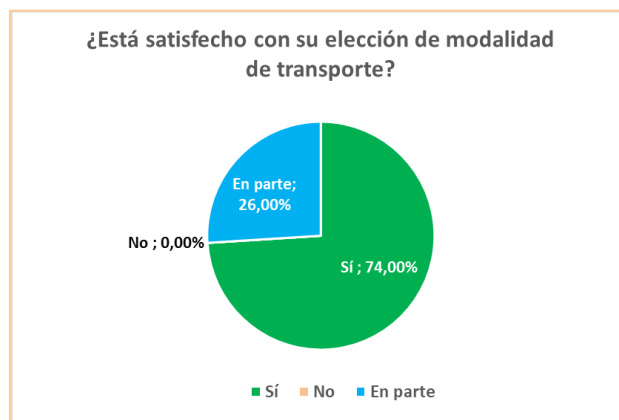
Por el contrario, no se usa el método del vehículo compartido y el porcentaje de personas que van a pie hasta el centro del trabajo es muy bajo.

A continuación, se incluyen unas tablas donde se observan las ventajas e inconvenientes que los trabajadores han valorado sobre cada uno de los medios de desplazamiento incluidos en la encuesta.

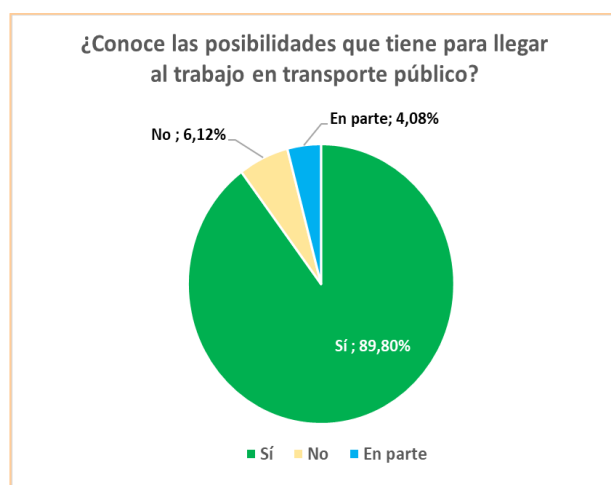
Forma de desplazamiento	Inconvenientes / Ventajas	%
A pie	Ninguno, me gusta andar	68,8
	Está demasiado lejos; me estoy planteando otro sistema de transporte	25,0
	Preferiría no tener que soportar las inclemencias del tiempo	6,3
	El recorrido no es del todo seguro para los peatones.	0
En mi vehículo propio / de empresa ya sea coche, moto o bicicleta	Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar	38,2
	Tráfico denso o retenciones	17,6
	Me cuesta encontrar sitio para aparcar	14,7
	El kilometraje me sale caro	11,8
	El aparcamiento me sale caro	8,8
	A pesar de los inconvenientes, me conviene seguir yendo en mi vehículo, porque aprovecho el desplazamiento para otros menesteres (por ejemplo, llevar a los hijos a la escuela de paso)	5,9
	Al llegar al trabajo no tengo un lugar seguro donde dejar la bici	2,9
	El acceso o salida es peligroso	0
	Al llegar al trabajo no me puedo asear, ni guardar el equipamiento	0
En transporte público ya sea autobús urbano o interurbano, metro y/o tren	Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento	43,9
	Tengo que salir muy temprano	26,8
	Tengo que hacer varios cambios de transporte	12,2
	El horario del transporte público es inadecuado	9,8
	Tengo que andar demasiado desde mi domicilio	2,4
	Es caro	2,4
	No es compatible con la metodología de trabajo	2,4
	Tengo que andar demasiado desde la parada hasta el centro de trabajo	0

En la encuesta se preguntaba a los trabajadores por la satisfacción con su elección de la modalidad del transporte, así como por su conocimiento de las alternativas para desplazarse en transporte público hasta el centro de trabajo. En ambos casos la respuesta parece ser un sí bastante contundente.

Satisfacción con la elección de modalidad de transporte	% de trabajadores
Sí	74,00%
No	0,00%
En parte	26,00%



Conocimiento de alternativas en Tte. público	% de trabajadores
Sí	89,80%
No	6,12%
En parte	4,08%



Por último, en la encuesta también se pregunta a los trabajadores por aquellas condiciones que les harían aceptar el cambio en la modalidad de transporte, y se les hacía una propuesta de incluir las actuaciones para ellos más atractivas. Se incluye la siguiente tabla con los resultados obtenidos.

Forma de desplazamiento	Condición de aceptación	% de trabajadores
A pie	Si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones	69,23%
	Si estuviera relativamente cerca de mi domicilio	23,08%
	No	7,69%
En bicicleta	Si tuviese aparcamiento habilitado/protegido para dejarla en <b>ALAUDA</b>	60,00%
	Si pudiese utilizar el vestuario para guardar el equipamiento y cambiarme/asearme al llegar al trabajo	33,33%

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 13 de 45			

Forma de desplazamiento	Condición de aceptación	% de trabajadores
En transporte público	Iría en transporte público si me dejase más cerca del centro de trabajo	31,82%
	Iría en transporte público si estuviera más cerca de mi domicilio	22,73%
	Iría en transporte público si fuera fiable (puntual)	18,18%
	Iría en transporte público sólo si fuera gratuito	13,64%
	Iría en transporte público si no tardara tanto	9,09%
	Si el recorrido fuese seguro	6,67%
	Si tuviera paradas en cada punto	4,55%
	Iría en transporte público si fuera más cómodo	0,00%
	Bajo ningún concepto iría en transporte público	0,00%
Estaría dispuesto a llevar a otros compañeros en mi coche	Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos	59,09%
	Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento, ...)	27,27%
	Si comparto con los compañeros gastos	4,55%
	Es una forma de reducir contaminación	4,55%
	Sin ningún problema	4,55%
	Sólo a la vuelta	0,00%
	Sólo a la ida	0,00%
Estaría dispuesto a ir en el coche de otros compañeros	Si coincidimos exactamente en el horario	55,17%
	Sí, si me recogen cerca de mi domicilio	37,93%
	Si comparto con los compañeros gastos	3,45%
	Es una forma de reducir contaminación	3,45%
	Sólo a la vuelta	0,00%
	Sólo a la ida	0,00%
¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?	Mejora del itinerario del transporte público	
	Mejores combinaciones de buses y horarios	
	Disponer de plazas de parking	
	Subvenciones al coche eléctrico	

Las sugerencias no incluyen un valor del porcentaje porque se han listado las que han sido sugeridas sin agruparlas. Es decir, solo se han aportado 4 posibles actuaciones de las cuales las dos primeras son de poca aplicación a nivel de empresa.

#### Conclusiones de la movilidad en los desplazamientos en itinere

- La edad de la plantilla es muy diversa habiendo trabajadores con edades comprendidas entre los 22 y más de 58 años, aunque más del 69% de la plantilla tiene una edad comprendida entre 22 y 40 años. El margen de edad menos representativo es el que tiene más de 51 años.
- El 79,63% de la plantilla tiene el permiso B que habilita para conducir coches y vehículos ligeros.
- El 40,38% de la plantilla vive a más de 20 km del centro de trabajo y el 65,38% a más de 10 km.
- Solo el 3,85% tarda menos de 10 minutos en el desplazamiento (ida y vuelta) y un 30,77% que tarda menos de 30 minutos. Un 15,38% tarda más de 1 hora.
- El 34,09% de los trabajadores se desplazan en coche al centro de trabajo, ya sea privado o de empresa, y un 28,41% usa el metro. El coche y la moto son usados por un 35,23%, el transporte público por un 45,45% y el desplazamiento a pie o en bici es realizado por un 19,32%. Hay que tener en cuenta que muchos de los

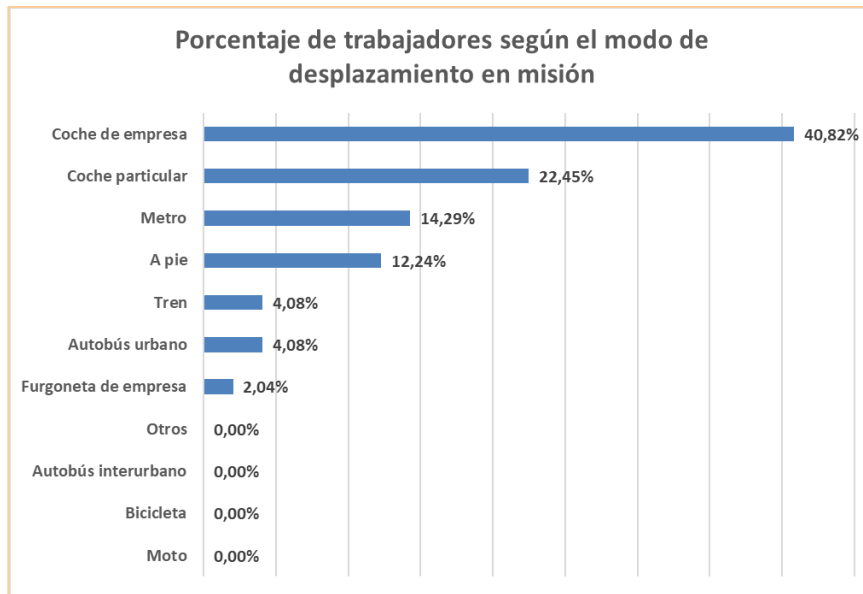
<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 14 de 45			

trabajadores usan varios medios de transporte para llegar al trabajo (por ejemplo, usan el coche o van andando hasta la parada más próxima de transporte público).

- El 74% de los trabajadores está satisfecho con la elección de la modalidad de transporte para desplazarse al centro de trabajo.
- El 89,90% conoce las posibilidades que tiene para llegar al centro de trabajo en transporte público.
- El 69,23% de los trabajadores estaría dispuesto a ir a pie a la oficina si el recorrido fuera del todo seguro por los peatones y únicamente un 23,08% indican la lejanía del centro de trabajo de su domicilio.
- Un 60% de los trabajadores estaría dispuesto a ir en bicicleta al centro de trabajo si hubiera aparcamiento habilitado/protegido para dejar la bicicleta en **ALAUDA**.
- A pesar de que cerca de las oficinas de **ALAUDA** en Madrid hay paradas de transporte público (metro y autobús urbano), un 31,82% indican que se desplazarían en transporte público si éste le dejara más cerca del centro de trabajo. El 22,73% muestran su inconveniente por la lejanía de su domicilio al transporte público. Y un 13,64% indica que iría en transporte público si fuera gratuito, pero hay que indicar que **ALAUDA** ya paga el abono anual de transporte público a los trabajadores de Madrid.
- Un 59,09% compartiría su coche con otros compañeros siempre que no tuvieran que perder mucho tiempo en recogerlos y un 27,27% lo haría si a cambio obtuviera alguna contraprestación.
- Un 55,17% iría en el coche de otros compañeros siempre que coincidieran exactamente en el horario y un 37,93% lo haría si le recogieran cerca de su domicilio.

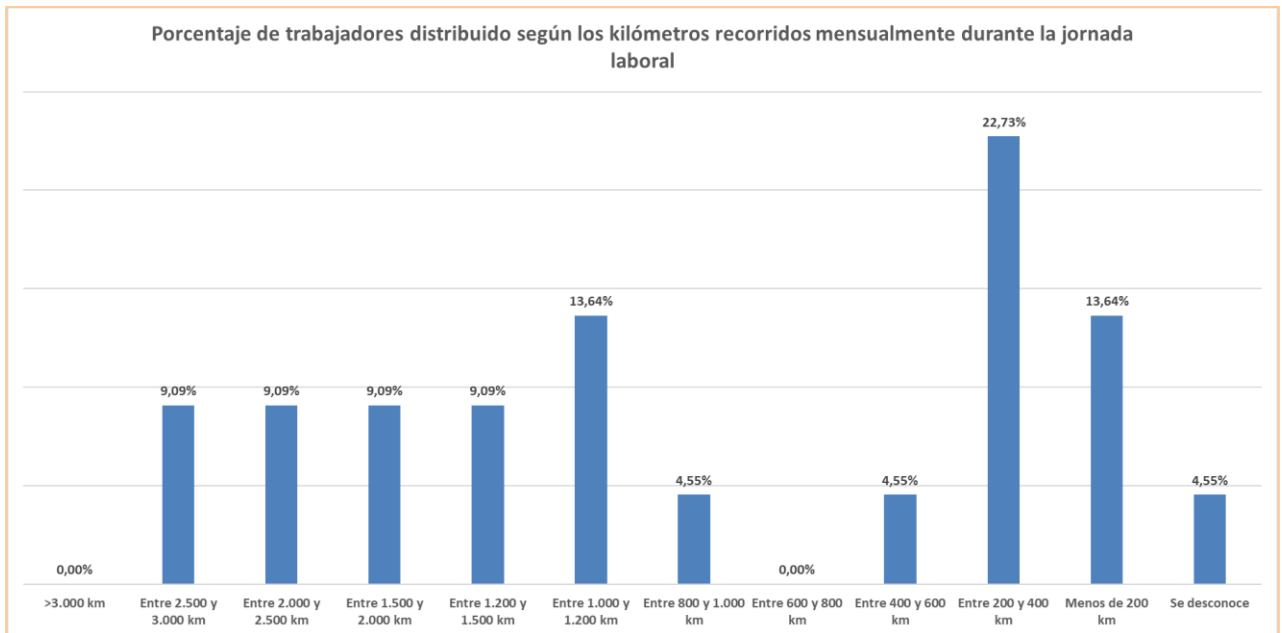
#### Sistema de transporte actual en misión (durante la jornada laboral)

Modo de desplazamiento	% de trabajadores
Coche particular	0,00%
Moto	0,00%
Bicicleta	0,00%
Andando	0,00%
Coche de empresa	2,04%
Furgoneta de empresa	4,08%
Autobús urbano	4,08%
Autobús interurbano	12,24%
Tren	14,29%
Metro	22,45%
Otros	40,82%
Total	0,00%



El 63,27% de los trabajadores que realizan desplazamientos durante su jornada laboral lo hace con el coche, ya sea propio o de empresa. El 22,45% se desplazan a metro y el 14,29% lo hacen a pie.

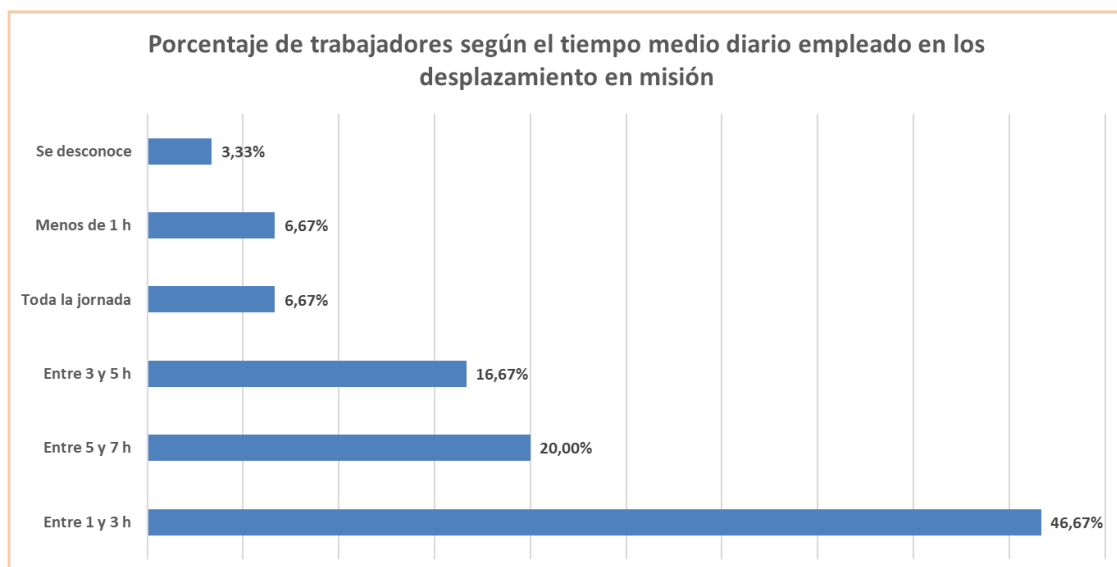
Modo de desplazamiento	% de trabajadores
>3.000 km	0,00%
Entre 2.500 y 3.000 km	9,09%
Entre 2.000 y 2.500 km	9,09%
Entre 1.500 y 2.000 km	9,09%
Entre 1.200 y 1.500 km	9,09%
Entre 1.000 y 1.200 km	13,64%
Entre 800 y 1.000 km	4,55%
Entre 600 y 800 km	0,00%
Entre 400 y 600 km	4,55%
Entre 200 y 400 km	22,73%
Menos de 200 km	13,64%
Se desconoce	4,55%
Total	100%



El 22,73% de los trabajadores se desplaza como media al mes entre 200 y 400 km. Sin embargo, el 50% de los trabajadores tiene una media mensual de desplazamientos de más de 1.000 km.

En lo que respecta al tiempo empleado en los desplazamientos en misión, el 46,67% de los trabajadores le dedica entre 1 y 3 h dentro de la jornada laboral.

Tiempo medio mensual empleado en los desplazamientos en misión	% de trabajadores
Entre 1 y 3 h	46,67%
Entre 5 y 7 h	20,00%
Entre 3 y 5 h	16,67%
Toda la jornada	6,67%
Menos de 1 h	6,67%
Se desconoce	3,33%
Total	100%



ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 2
Página 17 de 45			

Por último, en la encuesta sobre movilidad durante los desplazamientos en misión se ha preguntado a los trabajadores sobre posibles actuaciones para reducir el número de desplazamientos a realiza en su jornada laboral. La tabla siguiente resume las aportaciones de los trabajadores.

¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en su jornada laboral?	% de trabajadores
No se puede reducir	36,84%
Incrementando las horas de teletrabajo	26,32%
Organizando las salidas para ajustar itinerarios	21,05%
Con el uso del transporte público directo	5,26%
Optimizando los desplazamientos en función de la distancia	5,26%
Poniendo más coches de empresa a compartir con otros compañeros	5,26%

#### Conclusiones de la movilidad en los desplazamientos en misión

- El desplazamiento en misión se realiza mayoritariamente en coche, turismos principalmente (63,27%)
- El 22,73% de los trabajadores se desplaza como media entre 200 y 400 km al mes. Hay un 50% de los trabajadores que tiene una media mensual de desplazamientos de más de 1.000 km.
- El tiempo empleado en los desplazamientos en misión es entre 1 y 3 h dentro de la jornada laboral para el 46,67% de los trabajadores.

## 8.2. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Para poder realizar un adecuado análisis de los accidentes /incidentes laborales viales es importante establecer una sistemática de recogida de la información sobre los mismos que nos permita analizar, diagnosticar y tomar decisiones.

En este sentido, **ALAUDA** dispone del procedimiento PG.SST.2 para la gestión de incidentes, así como un Plan de Prevención con las instrucciones básicas y registros para la investigación de accidentes e incidentes.

En los registros se reflejan todos los datos relativos al incidente, estando éstos agrupados en los siguientes campos:

- Circunstancias del accidente/incidente
- Identificación del accidente
- Descripción del proceso de trabajo
- Descripción detallada de la secuencia del accidente/incidente
- Consecuencias y resultados lesivos para la persona
- Consecuencias y costes para la empresa
- Análisis de las causas: actos inseguros y condiciones peligrosas
- Causas básicas del accidente/incidente: factores personales y factores de la organización del trabajo
- Acciones correctoras adoptadas y/o propuestas
- Seguimiento de la ejecución y eficacia de la posible acción correctora

En este sentido, entre los años 2018 y 2022, ambos inclusive solo se ha producido 1 accidente, habiendo sido dentro de la jornada laboral y sin lesionados, pero con daños materiales en el vehículo.

## 9. ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO

El riesgo de sufrir un accidente vial en los desplazamientos al trabajo, o durante la jornada laboral, lo conforman la confluencia del factor humano, el factor vehículo, el factor vía/entorno y el factor condiciones de trabajo. En función de los datos analizados anteriormente podemos destacar los siguientes factores de riesgo:

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 18 de 45			

### Factor humano

Teniendo en cuenta que el factor humano hace referencia a la capacidad de conducción (incluyendo tanto la formación como el entrenamiento), la actitud ante la seguridad, la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (teléfonos móviles, GPS, manos libres, etc.) podemos destacar los siguientes factores de riesgo:

- Un 25,64% de la plantilla encuestada tiene entre 22 y 30 años que se entiende como un posible factor riesgo. Los conductores con esta edad pueden no tener experiencia ante situaciones de riesgo en la conducción.
- Un 10,26% de la plantilla encuestada tiene entre 51 y 60 años que se entiende como otro posible factor de riesgo. Los conductores con esta edad pueden tener ciertos problemas o patologías que impiden estar atentos a la conducción o les reduce su capacidad de reacción antes situaciones imprevistas.
- No se dispone de datos que permitan garantizar que los trabajadores no tienen ciertos hábitos en la conducción que no son compatibles con una conducción segura. Es necesario hacer una encuesta de hábitos de conducción.

### Factor vehículo

El vehículo es un elemento que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo como herramienta profesional y entre los riesgos asociados al mismo se incluyen el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, cabinas reforzadas, etc.

Entre 2018 y 2022 únicamente se ha registrado un accidente en el cual estaba implicado un trabajador y vehículo de **ALAUDA**, pero que no ha derivado de un mal estado de mantenimiento del vehículo por parte del conductor o propietario.

Por otro lado, la mayoría de los vehículos de **ALAUDA** son de alquiler o renting y avisan para hacer la revisión. En los coches propios de la empresa ya se está llevando a cabo esta revisión y mantenimiento.

### Factor vía/entorno

La vía es otro posible factor de riesgo ante un accidente. Por una parte, hay que considerar los aspectos relativos al diseño y construcción (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 (incluyendo desde la localización de señales, bolardos, barreras protectoras, la señalización y otros objetos del mobiliario urbano).

En este sentido los trabajadores de la oficina de Madrid de **ALAUDA**, que viven principalmente en la Comunidad de Madrid, el mayor riesgo al que se ven expuestos es el alto tráfico, los accidentes ocurridos por otros vehículos de la vía y la meteorología, especialmente los días de fuerte viento, lluvia, granizo y nieve.

### Factor condiciones del trabajo

Las condiciones de trabajo son cualquier característica de este, relacionada con la actividad de conducir, que pueda tener una influencia significativa para la seguridad y salud del trabajador.

Estas condiciones de trabajo incluyen, además de los factores clásicos como el vehículo o la vía-entorno, otros factores que pueden ocasionar daño a la salud de la población trabajadora.

La interacción entre las condiciones de trabajo y el factor humano es evidente y muy significativa.

En las condiciones del trabajo como factores de riesgo podemos considerar:

- El 72,73% de los trabajadores realiza desplazamientos dentro de su jornada laboral (desplazamientos en misión).
- El 40,38% de la plantilla vive a más de 20 km del centro de trabajo y el 65,38% a más de 10 km.
- Solo el 3,85% tarda menos de 10 minutos en el desplazamiento (ida y vuelta) y un 30,77% que tarda menos de 30 minutos. Un 15,38% tarda más de 1 hora.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 2
Página 19 de 45			

- En los desplazamientos en itínere, el coche y la moto son usados por un 35,23%, el transporte público por un 45,45% y el desplazamiento a pie o en bici es realizado por un 19,32%.
- El desplazamiento en misión se realiza mayoritariamente en coche, turismos principalmente (63,27%).
- El 22,73% de los trabajadores se desplaza como media entre 200 y 400 km al mes. Hay un 50% de los trabajadores que tiene una media mensual de desplazamientos de más de 1.000 km.
- El tiempo empleado en los desplazamientos en misión es entre 1 y 3 h dentro de la jornada laboral para el 46,67% de los trabajadores.

## 10. EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DERIVADOS DE LA MOVILIDAD

Una vez realizado el diagnóstico de la situación de la empresa, la herramienta básica en torno a la que ha de definirse la política de prevención en seguridad vial parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada uno de los problemas detectados durante la etapa de análisis.

Si bien, dadas las características en las que se desarrolla esta actividad, la metodología será específica y distinta a la general utilizada para la evaluación común de los puestos de trabajo.

A continuación, se presentan los datos obtenidos de los factores de riesgo por puestos de trabajo a analizar.

PUESTO	Factor de edad				Elementos entorno y empresa		
	Edad<30 años	31<Edad<40 años	41<Edad<50 años	Edad>51 años	Km domicilio al CT > 20 km	Tiempo domicilio al CT > 30 minutos	Desplaz. En misión. > 50 Km/día
Personal CON desplazamiento en misión	10,26%	35,90%	12,82%	7,69%	31,82%	34,09%	
Personal SIN desplazamiento en misión	15,38%	7,69%	7,69%	2,56	22,73%	29,55%	

El primer paso consiste en la asignación del nivel de exposición al riesgo de cada uno de los colectivos de la empresa.

### 10.1. ASIGNACIÓN DEL NIVEL DE EXPOSICIÓN A LOS PUESTOS DE TRABAJO

Teniendo en cuenta lo analizado en los apartados anteriores en cuanto a las condiciones de movilidad de los puestos identificados para el estudio se definen a continuación los niveles de exposición de los puestos de trabajo definidos a sufrir un accidente:

1. Se parte de los colectivos de la empresa identificados en el análisis de la situación actual de la empresa: Personal con desplazamiento en misión y personal sin desplazamiento en misión.
2. Para cada una de las conductas de conducción de los trabajadores de ese colectivo, identificadas a través de los cuestionarios y la información de la empresa, se define un nivel de exposición a que ocurra un accidente (bajo, medio o alto riesgo) con valores respectivamente de 1, 2 y 3.
3. Para cada uno de los elementos del entorno y la empresa que afectan al colectivo que se está estudiando, se asignará un nivel de riesgo de suceso de accidente motivado por esa causa (bajo, medio o alto riesgo) con valores respectivamente de 1, 2 y 3.
4. A continuación, se realiza la media de exposición al riesgo de ese colectivo.
5. El resultado es un nivel de exposición al riesgo medio ante accidentes laborales de tráfico para ese colectivo.

### Factor de edad

Factor de edad	
Grupo de edad	Nivel de exposición al riesgo
Edad < 30 años	Alto
31 < Edad < 40 años	Medio
41 < Edad < 50 años	Bajo
Edad > 51 años	Medio

Factor de edad	
Grupo de edad	Trabajadores
Edad < 30 años	25,64%
31 < Edad < 40 años	43,59%
41 < Edad < 50 años	20,51%
Edad > 51 años	10,26%

Hay un 35,90 % de los trabajadores que tienen o menos de 30 años o más de 50 años. Sin embargo, solo se dispone de una participación del 72,22% en lo que respecta a la pregunta sobre la edad. Por tanto, hay un 27,78% de trabajadores de los que se desconoce su edad. Con esta información, este factor se puede considerar como:

- Factor de edad: Nivel de Exposición Medio.

El nivel de exposición al riesgo según el puesto de trabajo definidos sería el siguiente:

Personal CON desplazamiento en misión		
Factor humano / edad	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Edad < 30 años	Alto (10,26%)	3
31 < Edad < 40 años	Medio (35,90%)	2
41 < Edad < 50 años	Bajo (12,82%)	1
Edad > 51 años	Medio (7,69%)	2
Edad > 61 años		
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>		2

Personal SIN desplazamiento en misión		
Factor humano / edad	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Edad < 30 años	Alto (15,38%)	3
31 < Edad < 40 años	Medio (7,69%)	2
41 < Edad < 50 años	Bajo (7,69%)	1
Edad > 51 años	Medio (2,56%)	2
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>		2

### Elementos del entorno y la empresa

Para cada uno de los elementos del entorno y la empresa que afectan al colectivo que se está estudiando, se asigna a continuación un nivel de riesgo de suceso de accidente motivado por esa causa (bajo, medio o alto riesgo) con valores respectivos de 1, 2 y 3, y teniendo en cuenta los factores anteriormente analizados en la tabla.

Km del domicilio al centro de trabajo

Km del domicilio al centro de trabajo	
Km	Nivel de riesgo de suceso
Menos de 1 km	Bajo
Entre 1 y 2 km	Bajo
Entre 2 y 5 km	Bajo
Entre 5 y 10 km	Medio
Entre 10 y 20 km	Medio
Más de 20 km	Alto

Km del domicilio al centro de trabajo	
Km	Trabajadores
Menos de 1 km	5,77%
Entre 1 y 2 km	5,77%
Entre 2 y 5 km	11,54%
Entre 5 y 10 km	11,54%
Entre 10 y 20 km	25,00%
Más de 20 km	40,38%

Teniendo en cuenta el número de trabajadores que viven a más de 20 kilómetros del centro de trabajo (40,38%), se considera:

- Km hasta el centro de trabajo: Nivel de Exposición Alto.

Tiempo desplazamiento al centro de trabajo

Tiempo del domicilio al centro de trabajo	
Tiempo	Nivel de riesgo de suceso
<10 minutos	Bajo
10-30 minutos	Medio
30-45 minutos	Medio
45 minutos-1 hora	Medio
Más de una hora	Alta

Tiempo del domicilio al centro de trabajo	
Tiempo	Nivel de riesgo de suceso
<10 minutos	3,85%
10-30 minutos	26,92%
30-45 minutos	28,85%
45 minutos-1 hora	25,00%
Más de una hora	15,38%

Teniendo en cuenta el número de trabajadores que tardan entre 30 minutos y 1 hora en llegar al centro de trabajo (53,85%) y más de 1 hora (15,38%), se considera:

- Tiempo de desplazamiento hasta el centro de trabajo: Nivel de Exposición Medio.

Km que se desplazan de media al MES durante la jornada laboral

Km del domicilio al centro de trabajo	
Km	Nivel de riesgo de suceso
>3.000 km	Alto
Entre 2.500 y 3.000 km	Alto
Entre 2.000 y 2.500 km	Alto
Entre 1.500 y 2.000 km	Alto
Entre 1.200 y 1.500 km	Alto
Entre 1.000 y 1.200 km	Alto
Entre 800 y 1.000 km	Medio
Entre 600 y 800 km	Medio
Entre 400 y 600 km	Medio
Entre 200 y 400 km	Bajo
Menos de 200 km	Bajo

Km del domicilio al centro de trabajo	
Km	Trabajadores
>3.000 km	0,00%
Entre 2.500 y 3.000 km	9,09%
Entre 2.000 y 2.500 km	9,09%
Entre 1.500 y 2.000 km	9,09%
Entre 1.200 y 1.500 km	9,09%
Entre 1.000 y 1.200 km	13,64%
Entre 800 y 1.000 km	4,55%
Entre 600 y 800 km	0,00%
Entre 400 y 600 km	4,55%
Entre 200 y 400 km	22,73%
Menos de 200 km	13,64%
Se desconoce	4,55%

Considerando que el 45,45% de los trabajadores realiza entre 400 y 1.000 km mensuales en sus desplazamientos laborales, lo que supondrían una media diaria de menos de 50 km diarios, se considera:

- Km que se desplazan de media durante la jornada laboral: Nivel de Exposición Medio.

El nivel de exposición al riesgo según el puesto de trabajo definidos sería el siguiente:

Personal CON desplazamiento en misión		
Factor	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Km del domicilio al centro de trabajo	Medio (26,92% se desplazan más de 20 km hasta el centro de trabajo)	2
Tiempo desplazamiento al centro de trabajo	Medio (el 38,46% tarda más de 30 minutos en llegar al centro de trabajo)	2
Km que se desplazan de media al MES durante la jornada laboral	Bajo (no hacen desplazamientos o raramente los hacen)	1
Nivel medio de exposición por elementos del entorno y la empresa: <b>MEDIO</b>		2

Personal SIN desplazamiento en misión		
Factor	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Km del domicilio al centro de trabajo	Bajo (19,23% se desplazan más de 20 km hasta el centro de trabajo)	1
Tiempo desplazamiento al centro de trabajo	Medio (el 30,77% tarda más de 30 minutos en llegar al centro de trabajo, solo el 5,77% tarda más de 1 h)	2
Km que se desplazan de media al MES durante la jornada laboral	Alto (el 50% se desplaza más de 1.000 km al mes y el 46,67% dedica entre 1 y 3 h al día en dichos desplazamientos)	3
Nivel medio de exposición por elementos del entorno y la empresa: <b>MEDIO</b>		2

## 10.2. VALORACIÓN DEL RIESGO

Teniendo en cuenta el nivel de exposición por las conductas de los trabajadores (factor humano, edad), así como el nivel de riesgo tanto por el entorno como las condiciones organizativas de la empresa (factor vehículo, factor vía y factor condiciones del trabajo), podemos valorar el riesgo teniendo en cuenta la siguiente tabla:

		Nivel de riesgo de suceso		
		Bajo B	Medio M	Alto A
Nivel de exposición	Bajo B	Riesgo trivial T	Riesgo tolerable TO	Riesgo moderado MO
	Medio M	Riesgo tolerable TO	Riesgo moderado MO	Riesgo importante I
	Alto A	Riesgo moderado MO	Riesgo importante I	Riesgo intolerable IN

PUESTO	N. EXPOSICIÓN			N. RIESGO			VALORACIÓN				
	B	M	A	B	M	A	T	TO	M	I	IN
Personal CON desplazamiento en misión		X			X				X		
Personal SIN desplazamiento en misión		X			X				X		

Teniendo en cuenta las siguientes acciones para cada una de las valoraciones:

Trivial: No se requiere acción específica. Prioridad Baja.

Tolerable: No se necesita mejorar la acción preventiva. Sin embargo, se deben considerar soluciones o mejoras que no supongan una carga económica importante. Se requieren comprobaciones periódicas para asegurar que se mantiene la eficacia de las medidas de control. Prioridad Media.

Moderado: Se deben hacer esfuerzos para reducir el riesgo, determinando las inversiones precisas. Las medidas para reducir el riesgo deben implantarse en un periodo determinado. Cuando el riesgo moderado esté asociado con consecuencias extremadamente dañinas, se preciará una acción posterior para establecer, con más precisión, la probabilidad de daño como base para determinar necesidad de mejora de las medidas de control. Prioridad Medio-Alta.

Importante: No debe comenzarse el trabajo hasta que no haya riesgo. Puede que se precisen recursos considerables para controlar el riesgo. Cuando el riesgo corresponda a un trabajo que se está realizando, debe remediarse el problema de forma urgente. Prioridad Alta.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 2
		Página 24 de 45	

Intolerable: No debe comenzar ni continuar el trabajo hasta que se reduzca el riesgo. Si no es posible reducir el riesgo, incluso con recursos limitados, debe prohibirse el trabajo. Prioridad Inmediata.

## 11. OBJETIVOS Y FACTORES DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Considerando el diagnóstico realizado y los resultados obtenidos en la fase de evaluación de riesgos, se definen a continuación los siguientes objetivos:

1. Reducir a cero los accidentes viales laborales, tanto en jornada como “in itinere”
2. Fomentar que los trabajadores utilicen vehículos motorizados seguros en todos sus desplazamientos relacionados con la actividad laboral, con especial atención a los vehículos privados
3. Incrementar el porcentaje de trabajadores que usan transporte público financiado por la empresa del 69 % actual al 85 % en 2026
4. Aumentar el número de trabajadores formados en conducción segura y eficiente

Dado que se trata de una primera fase de implantación del plan de seguridad vial, en algunos objetivos no se fija un porcentaje concreto de trabajadores formados porque las acciones son de tipo sensibilización general y no es posible trazar individualmente la participación de toda la plantilla. Por esto se establecen como criterios de medición el número de acciones realizadas, el número de envíos/documentación difundida y el seguimiento de la formación online obligatoria a nuevas incorporaciones, que sí se puede trazar.

Asociados a estos objetivos, se plantean los siguientes factores de seguridad vial finales:

- Número de accidentes de tráfico laboral in itinere
- Número de accidentes de tráfico laboral en misión
- Horas laborales no trabajadas derivadas de accidentes de tráfico (revisiones médicas, recuperaciones, rehabilitación, etc.)
- Costes por reparación y sustitución de vehículos
- Número de mensajes y flashes informativos enviadas a la plantilla para reforzar la necesidad de realizar una movilidad segura, eficiente, y sostenible.

Y factores de seguridad vial intermedios:

- Porcentaje de vehículos de empresa con valoración de seguridad Euro NCAP superior o igual a 3 estrellas con respecto al total de vehículos de la empresa
- Porcentaje de pagos realizados por el abono anual de transporte público en relación al número de trabajadores en la empresa
- Porcentaje de trabajadores formados en conducción segura y eficiente en el último año/dos años (número de trabajadores que han asistido a formación específica entre el total de trabajadores de la empresa)
- Porcentaje de multas por exceso de velocidad
- Porcentaje de multas por conducción usando el teléfono móvil
- Porcentaje de multas por conducción con tasa de alcoholemia superior a lo permitido legalmente

## 12. IMPLANTACIÓN DE ACCIONES

La implantación de las acciones estará enfocada a priorizar aquellas que tengan una mayor influencia en la eliminación o reducción de los riesgos viales considerando los principios de la acción preventiva, y estarán orientadas a los colectivos más vulnerables, es decir, con mayor exposición a este riesgo, en nuestro caso a las personas con mayor desplazamiento dentro de la jornada laboral.

El desarrollo de las actuaciones se llevará a cabo a lo largo de toda la duración del presente Plan de Movilidad que se ha fijado en 3 años. Sin embargo, para la ejecución de las acciones indicadas en los siguientes puntos se han

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 2
Página 25 de 45			

establecido tres posibles plazos en función de los requisitos que requiere su ejecución ya sea de **ALAUDA** o de agentes externos a la organización.

- CP o corto plazo. Se trata de actuaciones que podrían ser ejecutadas durante el primer año de implantación del plan.
- MP o medio plazo. Se trata de actuaciones que podrían ser ejecutadas durante el segundo año de implantación del plan.
- LP o largo plazo. Se trata de actuaciones que podrían ser ejecutadas durante el tercer año de implantación del plan.

Por otro lado, se han incluido acciones que ya están siendo llevadas a cabo por **ALAUDA** y, por tanto, se han incluido en el plazo con un “NP” de “No procede”. Esto no quiere decir que no se van a ejecutar, sino que no procede calendarizarlas porque ya están englobadas dentro de la actividad de la empresa.

### 12.1. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO /CONDUCCIÓN DESDE LA FORMACIÓN Y A TRAVÉS DE LA SENSIBILIZACIÓN

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Formación en movilidad segura y sostenible	Pendiente	MP	Formar a los trabajadores para que tomen conciencia de la importancia de la movilidad segura y sostenible. Se ha contactado con diferentes empresas que podrían realizar dicha formación.
Formación en conducción segura y eficiente de vehículos	Pendiente	LP	A través de cursos con empresas especializadas. Se ha contactado con diferentes empresas que podrían realizar dicha formación.
Establecer una “Programa de promoción de la movilidad”	Pendiente	MP	El programa pretender servir de refuerzo y/o incentivo que promocióne la movilidad segura y sostenible entre los trabajadores. Consiste en una serie de mensajes y flashes informativos diferentes, a difundir a la plantilla vía mail con carácter periódico.
Promocionar la Semana Europea de la movilidad (septiembre) a través de charlas, carteles divulgativos, talleres, etc.	Pendiente	MP	Promocionar la semana de la movilidad europea.

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo

### 12.2. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE LA VÍA Y EL ENTORNO.

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Ayudas a la adquisición de abonos de transporte público	Implantada	NP	La empresa ya paga a los trabajadores el abono anual de transporte público

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 26 de 45			

### 12.3. ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Aplicación de criterios de seguridad y sostenibilidad en la adquisición de vehículos de la empresa	Implantada	NP	En el momento de adquisición de los vehículos se tienen en cuenta criterios de sostenibilidad.
Dotación de elementos de seguridad en los vehículos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avisadores acústicos y visuales</li> <li>• Botiquines</li> </ul>	Implantada	NP	Todos los vehículos disponen de dichos elementos de seguridad.
Incorporación de avisadores acústicos de cinturón de seguridad	Implantada	NP	En el momento de adquisición de los vehículos se tiene en cuenta.
Asegurar aire acondicionado en todos los vehículos	Implantada	NP	En el momento de adquisición de los vehículos se tiene en cuenta.
Dotar a los vehículos de limitador de velocidad	Implantada	NP	En el momento de adquisición de los vehículos se tiene en cuenta.
Revisión y mantenimiento de los vehículos de empresa	Implantada	NP	La mayoría de los vehículos son de alquiler o renting y avisan para hacer la revisión.  En los coches propios de la empresa se está llevando a cabo esta revisión y mantenimiento

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo NP: No procede

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 2
Página 27 de 45			

#### 12.4. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Implantar la flexibilidad horaria en el comienzo de la jornada laboral en el centro de trabajo	Implantada	NP	La empresa permite la flexibilidad horaria al comienzo de la jornada de trabajo presencial. Tal es así que en la encuesta la práctica totalidad de los encuestados afirmaron tener dicha flexibilidad horaria.
Posibilidad de uso del aparcamiento a disposición de la empresa	Implantada	NP	<b>ALAUDA</b> dispone de una serie de aparcamientos que pone a disposición de los trabajadores que lo necesiten, especialmente a aquellos que deban desplazarse durante la jornada laboral.
Ayudas a la adquisición de abonos de transporte público	Pendiente	NP	La empresa ya paga a los trabajadores el abono anual de transporte público
Implantación de teletrabajo	En desarrollo	LP	Actualmente los trabajadores disponen de días de teletrabajo. El número de días de teletrabajo depende de las necesidades del cliente y de las características del propio trabajo a desarrollar. Se estudiarán las peticiones de los trabajadores de aumento de los días de teletrabajo a la semana.

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo

#### 12.5. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES EN LOS DESPLAZAMIENTOS

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Asegurar que todos los vehículos de empresa disponen de manos libres	Implantada	NP	Todos los vehículos de empresa disponen de dichos elementos de seguridad
Definición de política clara en relación con las comunicaciones en la conducción	En desarrollo	CP	Propuestas encaminadas a mejorar la movilidad, por ejemplo: Evitar coger llamadas durante la conducción. En caso de necesidad siempre manos libre.

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 28 de 45			

## 12.6. ACCIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN INTERNA DE LA EMPRESA

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Creación de un buzón de sugerencias para la recogida de propuestas, problemas u otros asuntos relacionados con la movilidad	En desarrollo	CP	En todas las comunicaciones realizadas por el responsable de calidad y medio ambiente y por el responsable de la seguridad y salud de la empresa se invita a la participación del trabajador aportando sugerencias para la mejora de estos aspectos. También se invita a que pregunten las dudas o comenten los problemas que tienen con el fin de aclararlo.  Se implantará un sistema donde incluir sugerencias de todo tipo, incluidas las relacionadas con prevención de riesgos laborales y seguridad vial.
Crear tablón de movilidad segura y sostenible	Pendiente	CP	Preparar un tablón informativo para temas de movilidad segura y sostenible en donde puedan participar todos los trabajadores aportando información, noticias, etc.

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo

## 12.7. ACCIONES ENCAMINADAS A LA MEJORA DE PROCEDIMIENTOS

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
Actualización de las encuestas de movilidad	En desarrollo	NP	Esta encuesta se actualizará, con las mejoras necesarias, con carácter anual dado que las condiciones de los trabajadores pueden cambiar y se incluirá los datos de los nuevos trabajadores.

CP: corto plazo MP: medio plazo LP: largo plazo

## 12.8. COMUNICACIÓN DE LAS MEDIDAS A LOS EMPLEADOS

En el anexo 4, se adjunta el modelo de circular (“COMUNICACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE EMPRESA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD”) que se remite a los empleados para informarles en relación con las medidas establecidas y el procedimiento que han de seguir para beneficiarse de ellas. Estas medidas han sido elaboradas con el compromiso por parte de la dirección de realizarse una revisión para obtener el acuerdo de los representantes de los trabajadores cuando existan.

## 13. IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

La implantación del plan de movilidad de **ALAUDA** comienza con la presentación a todos los empleados y niveles jerárquicos, aplicando el siguiente procedimiento:

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 29 de 45			

Se facilitará información a los diferentes estamentos de **ALAUDA** de los objetivos, beneficios, contenidos y etapas de elaboración e implantación del plan de movilidad. Consta de las siguientes actividades:

- Información a la Dirección.
- Información a los mandos
- Información a todos los empleados

A cada estamento se le explicará lo siguiente:

- Qué es un plan de movilidad
- Por qué se quiere implantar un plan de movilidad en **ALAUDA**
- Qué objetivos se persiguen
- Cómo se llevará a cabo la elaboración e implantación del plan de movilidad
- Qué colaboraciones se esperan

#### 14. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Se establece un cronograma inicial orientativo, que abarca el curso de 1 año, comenzando con la revisión del plan , su desarrollo y posterior seguimiento al finalizar el año. Posteriormente, cada año se elaborará un calendario de actividades concordante con el resto de las programaciones de **ALAUDA**.

Obviamente algunas de las actuaciones que de aquí se deriven, estarán de forma paralela e implícita, recogidas en el Plan de Prevención de **ALAUDA** (las directamente relacionadas con la eliminación/control o reducción de riesgos in itinere y en misión), como parte de la tarea de integración de la prevención de los accidentes laborales por tráfico en la gestión preventiva de **ALAUDA**.

A continuación, se adjunta el cronograma:

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato: FM.PLANMOV	Fecha: 29/05/2025
		Revisión: 2	
Página 30 de 45			

ACTIVIDAD / MES	Ene-23	Feb-23	Mar-23	Abr-23	De May-23 a May-26
Encuesta a trabajadores					
Diagnóstico 2022 (incluyendo análisis de encuesta y estudio de accidentalidad)					
Fijación de objetivos e indicadores					
Definición de actuaciones					
Presentación a la dirección					
Presentación a los mandos					
Información a toda la plantilla					
Puesta en marcha de las medidas					
Actualización del Plan					

Las fases de ejecución de las medidas, así como de la actualización del Plan, comienzan en el momento en el que el Plan está aprobado por la alta dirección de **ALAUDA**. La actualización se realiza siempre que sea necesario.

Este cronograma no incluye el seguimiento de los factores de seguridad vial intermedios y finales que tendrá una periodicidad semestral (realizándose el primero en noviembre de 2023).

Además, transcurrido el primer año de implantación del Plan de Seguridad Vial se llevará a cabo el estudio de accidentalidad que complementará el estudio de movilidad.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 31 de 45			

## 15. SEGUIMIENTO DEL PLAN

Dado que la accidentalidad vial que presenta **ALAUDA** es muy baja, para conocer la evolución del plan y de la seguridad vial de la organización, se considera suficiente con realizar un seguimiento con periodicidad semestral de los factores de seguridad vial finales e intermedios.

Este seguimiento se completará con la revisión anual de:

- El cumplimiento de los objetivos
- El grado de desarrollo de las actividades propuestas

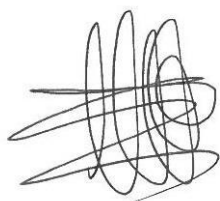
Esta revisión anual se realizará al inicio del siguiente año de implantación del plan.

El seguimiento del plan realizado de dicha manera deberá concluir con las observaciones y propuestas necesarias para encauzar la actividad hacia la mejora de la movilidad y seguridad vial de **ALAUDA**.

## 16. CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad se considera finalizado al finalizar el tercer año de ejecución.

En Madrid, a [29 de mayo de 2025](#)



Fdo.: Director general de Alauda Ingeniería, S.A

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 32 de 45			

17. ANEXOS - DOCUMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

**ANEXO1: ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE MOVILIDAD DE VISITANTES**

PROBLEMA A RESOLVER	<span style="font-size: small;">▲</span> Poco de acuerdo			<span style="font-size: small;">▼</span> Muy de acuerdo	
	1	2	3	4	5
Ausencia de medios de transporte público adecuados a <b>ALAUDA</b>		x			
Insuficiencia de espacio de aparcamiento para visitas en las instalaciones de <b>ALAUDA</b>					x
Ausencia de aparcamiento en las inmediaciones				X	
Dificultad de localización de <b>ALAUDA</b>			X		
Mal estado de las vías de acceso		x			
Transito excesivo en la zona (siempre en determinadas franjas horarias)					x
Intereses contrapuestos en horarios de visita				x	
Ausencia de medios para realizar una videoconferencia eficaz	x				
Insuficiencia de la videoconferencia para resolver las necesidades que resuelve la visita en condiciones similares			x		

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 34 de 45			

## ANEXO 2: ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD

El desplazamiento al lugar de trabajo es la primera tarea con la que iniciamos la jornada laboral. Esta tarea conlleva una serie de obstáculos que en **ALAUDA** queremos minimizar. En primer lugar, se producen accidentes de tráfico, que cada año se llevan la vida de un elevado número de trabajadores españoles. En segundo lugar, se pierde una gran cantidad de tiempo y energía a causa del elevado número de vehículos que sale a las vías públicas, creando atascos y consumiendo una gran cantidad de combustible, con el coste y molestias que ello supone. Y, por último y no menos importante, contaminamos el medio ambiente, emitiendo a la atmósfera gases tóxicos y gases de efecto invernadero, que contribuyen al cambio climático en nuestro planeta.

En **ALAUDA** hemos decidido poner en práctica un plan de gestión de la movilidad de nuestra plantilla y de nuestros colaboradores más próximos, para reducir todos estos efectos nocivos y mejorar la calidad de vida de las personas que trabajan con nosotros.

Pero todo esto no es posible sin la colaboración de todos y cada uno de nosotros. Para ello, queremos contar con la participación de nuestro Comité de empresa, del Comité de seguridad y salud, cuando existan, y de toda la plantilla.

El primer paso, es explorar las necesidades de cada uno de nosotros y valorar las posibilidades de desplazamiento que cada empleado tiene a su disposición, estableciendo cada persona las opciones que le convienen para así buscar combinaciones para todos.

Te pedimos, pues, que respondas a estas preguntas, a fin de que podamos hacerte en un corto plazo de tiempo, una oferta de desplazamiento sostenible a tu medida.

Cuando dispongamos de las respuestas, elaboraremos un plan de desplazamientos teniendo en cuenta las necesidades y preferencias de todos. El plan será concretado con los representantes de los trabajadores una vez que existan, y todos aquellos trabajadores que lo deseen y una vez concluido se pondrá en práctica en el periodo de 12 meses.

En cada fase del trabajo, irás recibiendo información o serás convocado a sesiones informativas.

Esperamos que con este granito de arena que ponemos todos los empleados de **ALAUDA**, consigamos entre todos un entorno mejor, más seguro y saludable.

¡Súbete al tren de nuestro Plan de movilidad!

**Datos de identificación general**

Apellidos y nombre:	
Domicilio en el que reside:	
Localidad/ Código Postal:	
Área / Dpto. (opcional):	
Edad (opcional):	
Dispone de permiso de conducción de coche o moto (indicar cuál)	
Realiza desplazamientos dentro de la jornada laboral, en misión	
Tipo de jornada/turno:	
Horario entrada:	
Horario salida:	
Indique si dispone de flexibilidad horaria para entrar y salir un poco antes o después de la hora fijada	

**Sistema de transporte actual (1ª parte, in itinere)**

De las siguientes opciones, indícanos cuál de ellas utilizas habitualmente para llegar ahora al trabajo, y dentro de ella los inconvenientes que te supone, en la actualidad, y a qué alternativas crees que te podrías adaptar si se pusieran en práctica. Puedes añadir algún inconveniente a mayores que no aparezca aquí reflejado y si combinas varios medios de transporte:

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	INCONVENIENTES / VENTAJAS	Marcar la opción
A pie	Ninguno, me gusta andar	
	Preferiría no tener que soportar las inclemencias del tiempo	
	El recorrido no es del todo seguro para los peatones.	
	Está demasiado lejos; me estoy planteando otro sistema de transporte	
En mi vehículo propio / de empresa:  coche <input type="checkbox"/>  moto <input type="checkbox"/>  bicicleta <input type="checkbox"/>  Marcar coche, moto o bici según corresponda	Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar	
	El kilometraje me sale caro	
	El aparcamiento me sale caro	
	Me cuesta encontrar sitio para aparcar	
	A pesar de los inconvenientes, me conviene seguir yendo en mi vehículo, porque aprovecho el desplazamiento para otros menesteres (por ejemplo, llevar a los hijos a la escuela de paso)	
	Al llegar al trabajo no me puedo asear, ni guardar el equipamiento	
	Al llegar al trabajo no tengo un lugar seguro donde dejar la bici	
	Tráfico denso o retenciones	
	El acceso o salida es peligroso	

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	INCONVENIENTES / VENTAJAS	Marcar la opción
En transporte público  autobús urbano <input type="checkbox"/>  autobús interurbano <input type="checkbox"/>  metro <input type="checkbox"/>  tren <input type="checkbox"/>	Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento	
	Tengo que salir muy temprano	
	Tengo que hacer varios cambios de transporte	
	Tengo que andar demasiado desde mi domicilio	
	Tengo que andar demasiado desde la parada hasta el centro de trabajo	
	El horario del transporte público es inadecuado	
	Es caro	
En el vehículo de otra persona  coche <input type="checkbox"/>  moto <input type="checkbox"/>  Marcar coche o moto según corresponda	Ninguno. Estamos bien organizados	
	Me recoge lejos de mi domicilio	
	Nos cuesta encontrar aparcamiento cuando llegamos	
	El equipamiento adecuado me ha salido caro (casco, chaqueta agua/frío, etc.)	
	Recurro a este medio por no tener vehículo propio	
	Recurro a este medio por no tener carnet	
¿Cuánto tiempo empleas en desplazarte a tu centro de trabajo habitual?	<10 minutos <input type="checkbox"/> 10-30 minutos <input type="checkbox"/> 30-45 minutos <input type="checkbox"/> 45 minutos-1 hora <input type="checkbox"/> Más de una hora <input type="checkbox"/>	
¿Cuántos kilómetros recorres desde tu municipio de residencia hasta el centro de trabajo?	Menos de 1 km <input type="checkbox"/> 1-2 km <input type="checkbox"/> 2-5 km <input type="checkbox"/> 5-10 km <input type="checkbox"/> 10-20 km <input type="checkbox"/> Más de 20 km <input type="checkbox"/>	
¿Está satisfecho con su elección de modalidad de transporte?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> En parte <input type="checkbox"/>	

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	INCONVENIENTES / VENTAJAS	Marcar la opción
¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> En parte <input type="checkbox"/>	

### Sistema de transporte actual (1ª parte, en misión)

A rellenar sólo por los trabajadores que realicen desplazamientos como parte de la jornada laboral:

DESPLAZAMIENTOS EN ITINERE
<p>En los traslados dentro de la jornada laboral, ¿qué medio de transporte utiliza? (marque con 1 la opción principal y con 2 las opciones secundarias)</p> <p>Coche particular <input type="checkbox"/> Andando <input type="checkbox"/> autobús urbano <input type="checkbox"/></p> <p>Moto <input type="checkbox"/> Coche de empresa <input type="checkbox"/> autobús interurbano <input type="checkbox"/></p> <p>Bicicleta <input type="checkbox"/> Furgoneta de empresa <input type="checkbox"/> metro <input type="checkbox"/></p> <p>Tren <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/></p>
<p>¿Le condiciona el realizar traslados dentro de la jornada de trabajo en la elección del tipo de transporte que utiliza para llegar al puesto de trabajo?</p> <p>Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>
<p>¿Cuántos km realiza aproximadamente al cabo de un mes en desplazamientos dentro de la jornada?</p>
<p>¿Cuánto tiempo de su jornada laboral emplea en desplazamiento?</p>
<p>¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en su jornada laboral?</p>

### Condiciones de transporte sostenible (2ª parte)

Entendemos por transporte sostenible aquellos medios o modalidades de transporte que reducen los riesgos de accidente, reducen los costes o bien reducen el nivel de contaminación. Siempre que nos sea posible, es mejor optar por un sistema de transporte sostenible, ya que así contribuimos a la mejora de la calidad de vida del conjunto de la sociedad en la que vivimos. Sin embargo, a veces estaríamos dispuestos a utilizarlo, pero se producen situaciones que nos lo dificultan. De los siguientes medios de transporte sostenible de la primera columna, indícanos por favor cuáles utilizarías si se produjeran algunas mejoras que indicamos en la segunda columna. Puedes marcar más de una opción, si consideras que para ti hay más de una, y/o añadir nuevas condiciones de aceptación que consideres importantes:

FORMA DESPLAZAMIENTO	DE	CONDICIÓN DE ACEPTACIÓN	Marcar la opción
A pie		Iría a pie si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones	
En bicicleta		Iría en bici si tuviese aparcamiento habilitado/protegido para dejarla en <b>ALAUDA</b>	
		Iría en bici si pudiese utilizar el vestuario para guardar el equipamiento y cambiarme/asearme al llegar al trabajo	
En transporte público		Iría en transporte público sólo si fuera gratuito	
		Iría en transporte público si fuera más cómodo	
		Iría en transporte público si estuviera más cerca de mi domicilio	
		Iría en transporte público si me dejase más cerca del centro de trabajo	
		Iría en transporte público si fuera fiable (puntual)	
		Iría en transporte público si no tardara tanto	
		Bajo ningún concepto iría en transporte público	

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	CONDICIÓN DE ACEPTACIÓN	Marcar la opción
Estaría dispuesto a llevar a otros compañeros en mi coche	Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento...)	
	Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos	
	Sólo a la vuelta	
	Sólo a la ida	
Estaría dispuesto a ir en el coche de otros compañeros	Si me recogen cerca de mi domicilio	
	Si coincidimos exactamente en el horario	
	Sólo a la vuelta	
	Sólo a la ida	
¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?	Si el punto de recogida y parada no está a más de 10 min. de mi domicilio Si no me obliga a levantarme más de 15 minutos antes de lo que lo hago ahora Sólo a la vuelta Sólo a la ida	

### ANEXO 3: RESULTADOS AGREGADOS DE LAS ENCUESTAS

#### Sistema de transporte actual (1ª parte, in itinere)

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	INCONVENIENTES / VENTAJAS	%
A pie 18,2 %	Ninguno, me gusta andar	68,8
	Preferiría no tener que soportar las inclemencias del tiempo	6,3
	El recorrido no es del todo seguro para los peatones.	0
	Está demasiado lejos; me estoy planteando otro sistema de transporte	25,0
En mi vehículo propio / de empresa: coche 34,1 %	Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar	38,2
	El kilometraje me sale caro	11,8
	El aparcamiento me sale caro	8,8
Moto 1,1 %	Me cuesta encontrar sitio para aparcar	14,7
	A pesar de los inconvenientes, me conviene seguir yendo en mi vehículo, porque aprovecho el desplazamiento para otros menesteres (por ejemplo, llevar a los hijos a la escuela de paso)	5,9
bicicleta 1,1 %	Al llegar al trabajo no me puedo asear, ni guardar el equipamiento	0
	Al llegar al trabajo no tengo un lugar seguro donde dejar la bici	2,9
	Tráfico denso o retenciones	17,6
	El acceso o salida es peligroso	0
Marcar coche, moto o bici según corresponda		
En transporte público	Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento	43,9
	Tengo que salir muy temprano	26,8
autobús urbano 2,3 %	Tengo que hacer varios cambios de transporte	12,2
	Tengo que andar demasiado desde mi domicilio	2,4
autobús interurbano 4,5 %	Tengo que andar demasiado desde la parada hasta el centro de trabajo	0
	El horario del transporte público es inadecuado	9,8
metro 28,4 %		
tren 10,2 %	Es caro	2,4
	No es compatible con la metodología de trabajo	2,4

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	INCONVENIENTES / VENTAJAS	%
En el vehículo de otra persona  coche                    0 moto                     0  Marcar coche o moto según corresponda	Ninguno. Estamos bien organizados	0
	Me recoge lejos de mi domicilio	0
	Nos cuesta encontrar aparcamiento cuando llegamos	0
	El equipamiento adecuado me ha salido caro (casco, chaqueta agua/frío, etc.)	0
	Recurro a este medio por no tener vehículo propio	0
	Recurro a este medio por no tener carnet	0
¿Cuánto tiempo empleas en desplazarte a tu centro de trabajo habitual?	<10 minutos	3,8
	10-30 minutos	26,9
	30-45 minutos	28,8
	45 minutos-1 hora	25,0
	Más de una hora	15,4
¿Cuántos kilómetros recorres desde tu municipio de residencia hasta el centro de trabajo?	Menos de 1 km	5,8
	1-2 km	5,8
	2-5 km	11,5
	5-10 km	11,5
	10-20 km	25,0
	Más de 20 km	40,4
¿Está satisfecho con su elección de modalidad de transporte?	Sí	74,0
	No	0
	En parte	26,0
¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público?	Sí	89,8
	No	6,1
	En parte	4,1

**Sistema de transporte actual (1ª parte, en misión)**

DESPLAZAMIENTOS EN ITINERE																										
<p>En los traslados dentro de la jornada laboral, ¿qué medio de transporte utiliza? (%)</p> <table> <tr> <td>Coche particular:</td> <td>Andando:</td> <td>12,2</td> <td>Autobús urbano:</td> <td>4,1</td> </tr> <tr> <td>22,4</td> <td>Coche de empresa:</td> <td>40,8</td> <td>Autobús interurbano:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Moto: 0</td> <td>Furgoneta de empresa:</td> <td>2,0</td> <td>Metro:</td> <td>14,3</td> </tr> <tr> <td>Bicicleta: 0</td> <td>Otros:</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tren: 4,1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Coche particular:	Andando:	12,2	Autobús urbano:	4,1	22,4	Coche de empresa:	40,8	Autobús interurbano:	0	Moto: 0	Furgoneta de empresa:	2,0	Metro:	14,3	Bicicleta: 0	Otros:	0			Tren: 4,1				
Coche particular:	Andando:	12,2	Autobús urbano:	4,1																						
22,4	Coche de empresa:	40,8	Autobús interurbano:	0																						
Moto: 0	Furgoneta de empresa:	2,0	Metro:	14,3																						
Bicicleta: 0	Otros:	0																								
Tren: 4,1																										
<p>¿Le condiciona el realizar traslados dentro de la jornada de trabajo en la elección del tipo de transporte que utiliza para llegar al puesto de trabajo?</p> <p>% Sí: 45,2 % % No: 54,8 %</p>																										
<p>¿Cuántos km realiza aproximadamente al cabo de un mes en desplazamientos dentro de la jornada? %</p> <table> <tr> <td>&gt;3.000 km:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Entre 2.500 y 3.000 km:</td> <td>9,1</td> </tr> <tr> <td>Entre 2.000 y 2.500 km:</td> <td>9,1</td> </tr> <tr> <td>Entre 1.500 y 2.000 km:</td> <td>9,1</td> </tr> <tr> <td>Entre 1.200 y 1.500 km:</td> <td>9,1</td> </tr> <tr> <td>Entre 1.000 y 1.200 km:</td> <td>13,6</td> </tr> <tr> <td>Entre 800 y 1.000 km:</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>Entre 600 y 800 km:</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Entre 400 y 600 km:</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>Entre 200 y 400 km:</td> <td>22,7</td> </tr> <tr> <td>Menos de 200 km:</td> <td>13,6</td> </tr> <tr> <td>Se desconoce:</td> <td>4,5</td> </tr> </table>		>3.000 km:	0	Entre 2.500 y 3.000 km:	9,1	Entre 2.000 y 2.500 km:	9,1	Entre 1.500 y 2.000 km:	9,1	Entre 1.200 y 1.500 km:	9,1	Entre 1.000 y 1.200 km:	13,6	Entre 800 y 1.000 km:	4,5	Entre 600 y 800 km:	0,0	Entre 400 y 600 km:	4,5	Entre 200 y 400 km:	22,7	Menos de 200 km:	13,6	Se desconoce:	4,5	
>3.000 km:	0																									
Entre 2.500 y 3.000 km:	9,1																									
Entre 2.000 y 2.500 km:	9,1																									
Entre 1.500 y 2.000 km:	9,1																									
Entre 1.200 y 1.500 km:	9,1																									
Entre 1.000 y 1.200 km:	13,6																									
Entre 800 y 1.000 km:	4,5																									
Entre 600 y 800 km:	0,0																									
Entre 400 y 600 km:	4,5																									
Entre 200 y 400 km:	22,7																									
Menos de 200 km:	13,6																									
Se desconoce:	4,5																									
<p>¿Cuánto tiempo de su jornada laboral emplea en desplazamiento? %</p> <table> <tr> <td>Toda la jornada</td> <td>6,7</td> </tr> <tr> <td>Entre 5 y 7 h</td> <td>20,0</td> </tr> <tr> <td>Entre 3 y 5 h</td> <td>16,7</td> </tr> <tr> <td>Entre 1 y 3 h</td> <td>46,7</td> </tr> <tr> <td>Menos de 1 h</td> <td>6,7</td> </tr> <tr> <td>Se desconoce</td> <td>3,3</td> </tr> </table>		Toda la jornada	6,7	Entre 5 y 7 h	20,0	Entre 3 y 5 h	16,7	Entre 1 y 3 h	46,7	Menos de 1 h	6,7	Se desconoce	3,3													
Toda la jornada	6,7																									
Entre 5 y 7 h	20,0																									
Entre 3 y 5 h	16,7																									
Entre 1 y 3 h	46,7																									
Menos de 1 h	6,7																									
Se desconoce	3,3																									

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 2
Página 44 de 45			

DESPLAZAMIENTOS EN ITINERE	
¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en su jornada laboral?	
%	
No se puede reducir	36,8
Con el uso del transporte público directo	5,3
Optimizando los desplazamientos en función de la distancia	5,3
Incrementando las horas de teletrabajo	26,3
Poniendo más coches de empresa a compartir con otros compañeros	5,3
Organizando las salidas para ajustar itinerarios	21,1

#### Condiciones de transporte sostenible (2ª parte)

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	CONDICIÓN DE ACEPTACIÓN	%
A pie	Iría a pie si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones	69,2
	Iría a pie si estuviera relativamente cerca de mi domicilio	23,1
	No	7,7
En bicicleta	Iría en bici si tuviese aparcamiento habilitado/protegido para dejarla en <b>ALAUDA</b>	60,0
	Iría en bici si el recorrido fuese seguro	6,7
	Iría en bici si pudiese utilizar el vestuario para guardar el equipamiento y cambiarme/asearme al llegar al trabajo	33,3
En transporte público	Iría en transporte público sólo si fuera gratuito	13,6
	Iría en transporte público si fuera más cómodo	0
	Iría en transporte público si estuviera más cerca de mi domicilio	22,7
	Iría en transporte público si me dejase más cerca del centro de trabajo	31,8
	Iría en transporte público si fuera fiable (puntual)	18,2
	Iría en transporte público si no tardara tanto	9,1
	Iría en transporte público si tuviera paradas en cada punto	4,5
	Bajo ningún concepto iría en transporte público	0
Estaría dispuesto a llevar a otros compañeros en mi coche	Sí, sin ningún problema	4,5
	Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento...)	27,3
	Sí, si comparto con los compañeros gastos	4,5
	Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos	59,1
	Sí, es una forma de reducir contaminación	4,5

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato: Fecha Revisión:	FM.PLANMOV 29/05/2025 2
		Página 45 de 45	

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	CONDICIÓN DE ACEPTACIÓN	%
	Sólo a la vuelta	0
	Sólo a la ida	0

FORMA DE DESPLAZAMIENTO	CONDICIÓN DE ACEPTACIÓN	%
Estaría dispuesto a ir en el coche de otros compañeros	Sí, si comparto con los compañeros gastos	3,4
	Si me recogen cerca de mi domicilio	37,9
	Si coincidimos exactamente en el horario	55,2
	Sí, es una forma de reducir contaminación	3,4
	Sólo a la vuelta	0
	Sólo a la ida	0
¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?	Mejora del itinerario del transporte público en zonas sin apenas demanda	25,0
	Mejores combinaciones de buses y horarios	25,0
	Disponer de plazas de parking	25,0
	Subvenciones al coche eléctrico	25,0