

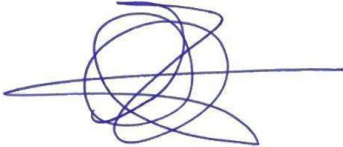
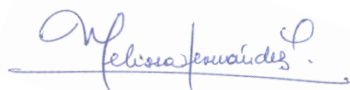
ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 1 de 45			



PLAN DE SEGURIDAD VIAL

DELEGACIÓN DE A CORUÑA:
C/ANTONIO MACHADO Nº37, 1º D. A

Revisión	Descripción de Modificaciones
0	<i>Creación del Plan de Movilidad para la Delegación de A Coruña</i>
1	<i>Se cambia el título de Plan de Movilidad Segura y Sostenible a Plan de Seguridad Vial</i>
	<i>Se modifican los objetivos del Plan</i>
	<i>Actualización del cronograma de trabajos para incluir el estudio de accidentalidad a realizar tras el primer año de implantación del Plan</i>

Revisión nº: 0	Elaborado:  Almudena Celeiro González Especialista de seguridad viaria Fecha: 29/05/2025	Revisado y Aprobado:  Melissa Hernández Navarro Responsable de Calidad Fecha: 29/05/2025
-----------------------	---	---

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

CONTENIDO

1.	OBJETIVO GENERAL DEL PLAN	3
2.	ÁMBITO DE APLICACIÓN	3
3.	DEFINICIONES	3
4.	REFERENCIAS	4
5.	ELEMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD	4
6.	SISTEMA ORGANIZATIVO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	4
	6.1. COORDINACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD	5
	6.2. FLUJO DE INFORMACIÓN.....	5
7.	POLÍTICA PREVENTIVA	5
8.	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN INICIAL	6
	8.1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES	6
	8.2. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD	15
9.	ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO	16
10.	EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DERIVADOS DE LA MOVILIDAD	17
	10.1. ASIGNACIÓN DEL NIVEL DE EXPOSICIÓN A LOS PUESTOS DE TRABAJO	18
	10.2. VALORACIÓN DEL RIESGO	24
11.	OBJETIVOS Y FACTORES DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	24
12.	IMPLANTACIÓN DE ACCIONES	25
	12.1. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO /CONDUCCIÓN DESDE LA FORMACIÓN Y A TRAVÉS DE LA SENSIBILIZACIÓN	26
	12.2. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE LA VÍA Y EL ENTORNO.....	26
	12.3. ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS	27
	12.4. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE	28
	12.5. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES EN LOS DESPLAZAMIENTOS	28
	12.6. ACCIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN INTERNA DE LA EMPRESA.....	29
	12.7. ACCIONES ENCAMINADAS A LA MEJORA DE PROCEDIMIENTOS	29
	12.8. COMUNICACIÓN DE LAS MEDIDAS A LOS EMPLEADOS.....	29
13.	IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD	30
14.	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	30
15.	SEGUIMIENTO DEL PLAN	32
16.	CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD	32
	ANEXOS - DOCUMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD	33
	ANEXO 1: ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE MOVILIDAD DE VISITANTES	34
	ANEXO 2: ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD	35
	ANEXO 3: GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL	45

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 3 de 45			

1. OBJETIVO GENERAL DEL PLAN

El objetivo de este plan de movilidad es definir el conjunto de actividades para conseguir que los desplazamientos de los trabajadores con destino o con origen en las oficinas de la **Delegación de A Coruña de Alauda Ingeniería, S.A.** (en adelante **ALAUDA A CORUÑA**) sean seguros, eficientes y sostenibles, 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 de la **Delegación de A Coruña**.

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.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 4 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
- Ministerio de Trabajo y Economía Social. “Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, 2023-2027”. Disponible en <https://www.insst.es/documents/d/portal-insst/estrategia-espanola-de-seguridad-y-salud-en-el-trabajo-2023-2027>
- Ministerio de Trabajo y Economía Social. “Plan de acción 2023-2024: Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, 2023-2027”. Disponible en <https://www.insst.es/documents/d/portal-insst/plan-de-accion-2023-2024-eesst-2023-2027>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible). 2021. “Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030”. Disponible en <https://esmovilidad.transportes.gob.es/>
- 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
- Consejería de Economía, Empleo y Competitividad de la Comunidad de Madrid; 2020 “Guía práctica seguridad vial laboral” Disponible en <https://gestiona3.madrid.org/bvirtual/BVCM050130.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 González, 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 A CORUÑA** 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, compra de materiales y equipos de oficina y gestión de formación
 - Responsable de web y medios de comunicación

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 5 de 45			

- Infraestructura (dotación de medios): no se dispone de aparcamiento propios, ni alquilados. Los vehículos asignados a la delegación se aparcan en la vía pública.
- 6 automóviles alquilados o en renting:
 - 2 alquilados en Northgate
 - 3 en renting con BBVA Autorenting
 - 1 en renting con Overlease by Renault

No se dispone de vehículos alquilados o en renting para todos los trabajadores, por lo cual el resto usa su vehículo propio para los desplazamientos de trabajo que necesita realizar.

- Presupuesto (dotación económica): Suma de presupuesto para vehículos (alquileres, combustible, aparcamiento, multas y otros), billetes (avión o tren) y otros equipos/medios 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 A CORUÑA**. 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 A CORUÑA**:

- 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.

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.

Y, dado que la seguridad vial es uno de los valores de **ALAUDA**, se tienen 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, así como 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 A CORUÑA** 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 en **ALAUDA A CORUÑA**.

Para la realización de esta, se mandó a cada trabajador asociado al centro de trabajo de A Coruña un formulario online, rogándoles su participación en la misma. Dicho formulario se incluye en el Anexo 2.

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.

El porcentaje de participación ha sido de 92,31%, habiéndose recibido 12 respuestas con contestación a la totalidad de las preguntas incluidas en la encuesta. A continuación, se incluye un análisis del resultado de la encuesta atendiendo estas respuestas.

Grupo de edad	% de trabajadores
Entre 18 y 25 años	0
Entre 26 y 40 años	25,00
Entre 41 y 50 años	66,67
Mayor de 51 años	8,33
Total	100,00



El 91,67% de los trabajadores tienen una edad comprendida entre 26 y 50 años, siendo el grupo más abundante el comprendido entre 41 y 50 años. (66,67%).

La mayoría de los trabajadores tienen el permiso de conducir B (72,73%) que es la que autoriza a conducir coches y vehículos ligeros.

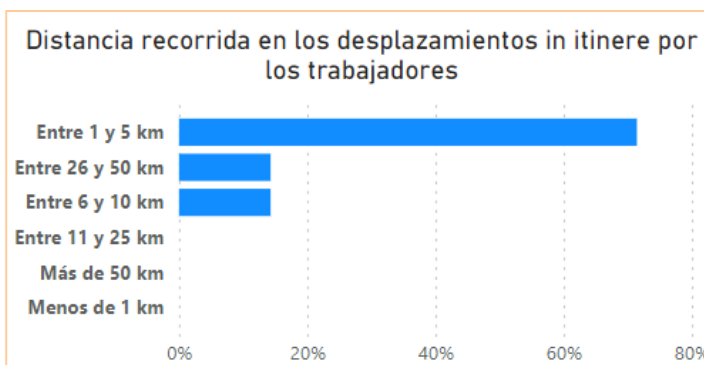
Solo un trabajador carece de dicho permiso, el cual nunca hace desplazamientos en misión y usa el transporte público (autobús urbano) para los desplazamientos in itinere.

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

Para este análisis solo se ha tenido en cuenta la respuesta de los 8 trabajadores que indicaron que no tenían teletrabajo al 100%.

Se observa que el 71,43% de estos trabajadores recorren entre 1 y 5 km al día desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo. Este porcentaje es 5 veces superior al porcentaje de trabajadores que se desplazan entre 6 y 10 km, y entre 26 y 50 km. Ningún trabajador tiene un desplazamiento inferior a 1 km.

Km recorridos	% de trabajadores
Menos de 1 km	0
Entre 1 y 5 km	71,43
Entre 6 y 10 km	14,29
Entre 11 y 25 km	0
Entre 26 y 50 km	14,29
Más de 50 km	0
Total	100,00%



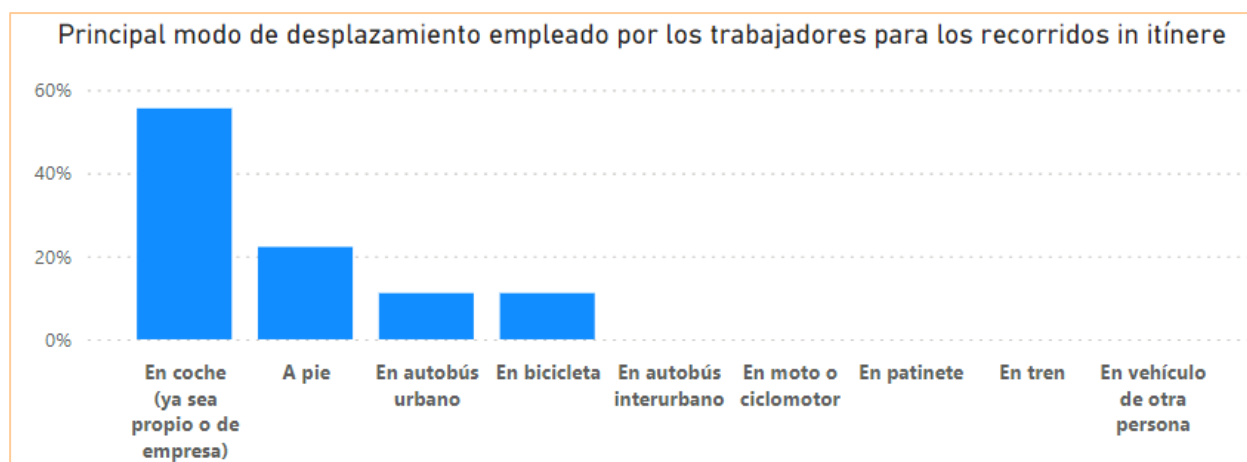
El tiempo necesario para realizar estos desplazamiento in itinere es, en la mayoría de los casos, de menos de 30 minutos.

Tiempo empleado	% de trabajadores
Menos de 10 minutos	28,57
Entre 10 y 30 minutos	57,14
Entre 30 minutos y 1 hora	14,24
Entre 1 y 2 horas	0
Más de 2 horas	0
Total	100,00%



Esto podrían llevar a que el porcentaje de trabajadores que pueden desplazarse con medios sostenibles como a pie o en bicicleta es superior al que necesite medios de transporte motorizados, ya sean públicos o privados. Sin embargo, a pesar de las bajas distancias de los desplazamientos in itinere, destaca el porcentaje de trabajadores que emplea el coche como medio principal para realizar estos desplazamientos (55,56%), siendo 2,5 veces superior a aquellos trabajadores que se desplazan a pie y 5 veces superior a los que se desplazan en bicicleta o usan el transporte urbano.

Modo de desplazamiento	Principal	Secundario	Nunca
A pie	22,22%	33,33%	4,44%
En patinete	0%	0%	15,56%
En bicicleta	11,11%	11,11%	11,11%
En moto o ciclomotor	0%	11,11%	13,33%
En coche (ya sea propio o de empresa)	55,56%	11,11%	2,22%
En vehículo de otra persona	0%	11,11%	13,33%
En autobús urbano	11,11%	22,22%	8,89%
En autobús interurbano	0%	0%	15,56%
En tren	0%	0%	15,56%
Total	100,00%	100,00%	100,00%



En cuanto al modo de desplazamiento secundario, el 33,33% se desplaza a pie y el 22,22% usan el transporte urbano. El patinete, autobús interurbano y tren no son utilizados para realizar desplazamientos in itinere.

Todos los trabajadores que usan el coche para estos desplazamientos aparcan mayoritariamente en la calle y los que usan la bicicleta circulan por carriles bici.

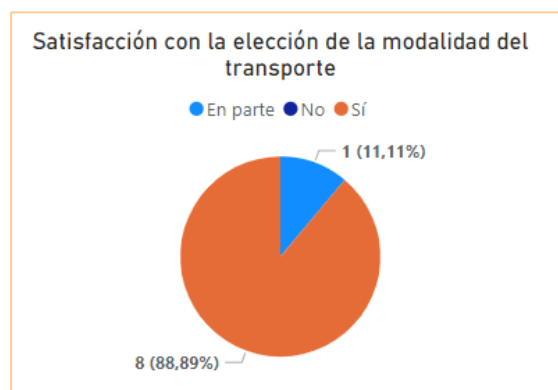
A continuación, se incluyen unas tablas donde se observan las ventajas e inconvenientes que los trabajadores han valorado sobre cada uno de los modos de desplazamiento incluidos en la encuesta.

Modo de desplazamiento	Inconvenientes / Ventajas	%
A pie	Preferiría no tener que soportar las inclemencias del tiempo	33,33
	El recorrido no es del todo seguro para los peatones	16,67
	Está demasiado lejos y me estoy planteando otro sistema de transporte	16,67
	No sabe / no contesta	0
En mi vehículo propio / de empresa ya sea coche, moto o bicicleta	Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar	25,00
	Tráfico denso o retenciones	0
	Me cuesta encontrar sitio para aparcar	12,50
	El kilometraje me sale caro	0
	El aparcamiento me sale caro	0
	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)	25,00
	Al llegar al trabajo no tengo un lugar seguro donde dejar la bici	0
	El acceso o salida es peligroso	0
	Al llegar al trabajo no me puedo asear, ni guardar el equipamiento	12,50
En transporte público ya sea autobús urbano o interurbano, metro y/o tren	Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento	16,67
	Tengo que salir muy temprano	0
	Tengo que hacer varios cambios de transporte	0
	El horario del transporte público es inadecuado	0
	Tengo que andar demasiado desde mi domicilio	0
	Es caro	0
	No es compatible con la metodología de trabajo	0
	Tengo que andar demasiado desde la parada hasta el centro de trabajo	0

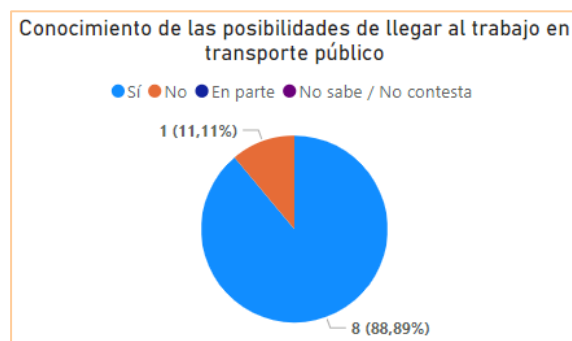
Modo de desplazamiento	Inconvenientes / Ventajas	%
En vehículo compartido	Ninguno. Estamos bien organizados	0
	Me recoge lejos de mi domicilio	0
	Nos cuesta encontrar aparcamiento cuando llegamos	0
	El equipamiento adecuado me ha salido caro (casco, chaqueta agua/frío, etc.)	0
	Recurro a este medio por no tener vehículo propio	0
	Recurro a este medio por no tener carnet	0
	No sabe / no contesta	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 es igual con un 85,71% respuestas positivas.

Satisfacción con la elección de la modalidad de transporte	% de trabajadores
Sí	85,71
No	0
En parte	14,29



Conocimiento de alternativas en Tte. público	% de trabajadores
Sí	85,71
No	0
En parte	14,29



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	En ningún caso	50,00
	Si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones	0
	No sabe / no contesta	50,00
En bicicleta	En ningún caso	33,33
	Si hubiera ayudas económicas para la compra de la bicicleta o equipamiento	16,67
	Si tuviera aparcamiento habilitado/protegido para dejarlo en las inmediaciones del centro de trabajo	16,67
	Si hubiera duchas, taquillas y vestuario en el centro de trabajo	16,67
	No sabe / no contesta	16,67

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 10 de 45			

Forma de desplazamiento	Condición de aceptación	% de trabajadores
En transporte público	En ningún caso	0
	Únicamente si fuera gratuito	0
	Si hubiera ayudas económicas	0
	Si fuera fiable en sus horarios	23,08
	Si hubiera flexibilidad horaria	0
	Si estuviera más cerca de mi domicilio	30,77
	Si me dejase más cerca del centro de trabajo	23,08
	Si hubiera transporte complementario al transporte público	0
	Si no tardara tanto	23,08
	Si fuera más cómodo	0
	No sabe / no contesta	0
Estaría dispuesto a llevar a otros compañeros en mi coche	En ningún caso	0
	Si se comparten los gastos	0
	Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento, ...)	0
	Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos	80,00
	Solo a la vuelta	0
	Sólo a la ida	0
	No sabe / no contesta	20,00
Estaría dispuesto a ir en el coche de otros compañeros	En ningún caso	0
	Si se comparten los gastos	0
	Si coincidimos exactamente en el horario	42,86
	Si me recogen cerca del domicilio	42,86
	Solo a la vuelta	0
	Sólo a la ida	0
	No sabe / no contesta	14,29
¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?	Aumentar la frecuencia del transporte público	
	Mejora de las rutas del transporte público	

Conclusiones de la movilidad en los desplazamientos in itinere

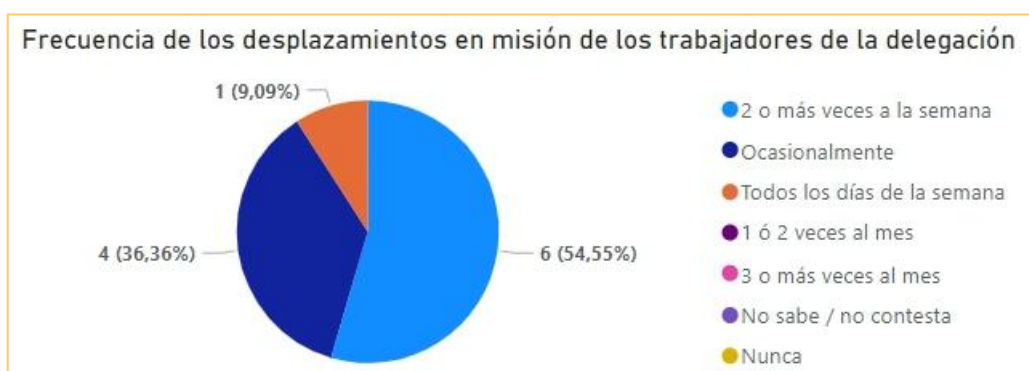
- El 71,43% de los trabajadores recorre entre 1 y 5 km entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, y el 14,29% entre 6 y 10 km, y entre 26 y 50 km.
- El 57,14% de los trabajadores tarda entre 10 y 30 minutos en llegar al centro de trabajo desde su lugar de residencia, y el 28,57% tarda menos de 10 minutos. Nadie tarda más de 1 hora.
- A pesar de las distancias recorridas en estos desplazamientos, el 55,56% de los trabajadoras emplea el coche como medio principal de desplazamientos, siendo 2,5 veces superior a aquellos trabajadores que se desplazan a pie y 5 veces superior a los que se desplazan en bicicleta o usan el transporte urbano.
- El 33,33% de los trabajadores se desplaza a pie como modo de desplazamiento secundario y el 22,22% usan el transporte urbano.
- El patinete, autobús interurbano y tren no son utilizados para realizar desplazamientos in itinere.
- Los trabajadores que usan el coche para estos desplazamientos aparcan en la calle.

- Los trabajadores que usan la bicicleta para estos desplazamientos circulan por carriles bici.
- Los principales inconvenientes para no ir al trabajo a pie son la meteorología, y la seguridad y distancia de los recorridos.
- El principal inconveniente para no ir al trabajo en bici es el no poder asearse ni guardar el equipamiento al llegar a la oficina y no haber un aparcamiento habilitado/protegido en las inmediaciones del centro de trabajo
- Los principales inconvenientes del uso del transporte público son la distancia entre la parada de bus y el centro de trabajo o domicilio, la fiabilidad en los horarios y la duración del recorrido.
- El 85,71% de los trabajadores están satisfechos con su elección de la modalidad del transporte conociendo las alternativas que tienen para desplazarse en transporte público, y el 14,29% están parcialmente satisfechos.
- El 80% de los trabajadores estaría dispuesto a llevar a otro/s compañero/s en su coche si no tuviera que perder mucho tiempo en recogerlos.
- El 42,86% de los trabajadores estaría dispuesto a ir en el coche de un compañero si coincidieran exactamente en el mismo horario, y si se recogen cerca de su domicilio.

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

La frecuencia más habitual de los desplazamientos en misión entre los trabajadores es de como mínimo 2 veces a la semana (54,55%) u ocasionalmente (36,36%). Un número reducido de trabajadores realizan desplazamientos dentro de la jornada laboral diariamente (9,09%).

Desplazamientos dentro de la jornada laboral	% de trabajadores
Todos los días de la semana	9,09
2 o más veces a la semana	54,55
3 o más veces al mes	0
1 ó 2 veces al mes	0
Ocasionalmente	36,36
Nunca	0
No sabe / no contesta	0
Total	100,00



De las respuestas obtenidas en la encuesta se deduce que el coche, ya sea de empresa o particular, es el medio principal para realizar los desplazamientos en misión (66,67% y 25,00% respectivamente). El otro modo de desplazamiento es ir a pie pero con un porcentaje muy inferior (8,33%). Esto es consecuencia directa de las actividades realizadas por los trabajadores.

Modo de desplazamiento	Principal	Secundario	Nunca
A pie	8,33%	33,33%	3,90%
En patinete	0	0	14,29%
En bicicleta	0	9,52%	11,69%
En moto o ciclomotor	0	9,52%	11,69%
En coche particular	25,00%	9,52%	7,79%
En coche de empresa	66,67%	4,76%	2,60%
En furgoneta de empresa	0	0	14,29%
En autobús urbano	0	9,52%	11,69%
En autobús interurbano	0	4,76%	12,99%
En tren	0	19,05%	9,09
Total	100,00%	100,00%	100,00%

El medio de desplazamiento secundario está más distribuido, siendo el modo mayoritario el desplazamiento a pie. Por otro lado, nunca se desplazan en patinete ni en furgoneta de empresa.

Atendiendo a los resultados de la encuesta, al 45,45% de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión el medio de desplazamiento empleado para llegar al puesto de trabajo le condiciona en la elección del modo de desplazamiento en misión.

El 45,45% de los trabajadores se desplaza como media al mes entre 2.500 y 5.000 km, no haciendo ninguno más de 5.000 km.

Km recorridos	% de trabajadores
Menos de 500 km	18,88
Entre 500 y 1.000 km	18,88
Entre 1.000 y 2.500 km	18,88
Entre 2.500 y 5.000 km	45,45
Más de 5.000 km	0
No sabe / No contesta	0
Total	100



Estas distancias se corresponden con el tiempo necesario para realizar el desplazamiento in itinere, siendo en la mayoría de los casos de menos de 30 minutos.

Tiempo empleado	% de trabajadores
Menos de 1 h	9,09
Entre 1 y 3 h	45,45
Entre 3 y 5 h	27,27
Entre 5 y 7 h	9,09
Toda la jornada	9,09
No sabe / No contesta	0
Total	100,00



En lo que respecta al tiempo empleado en los desplazamientos en misión, el 45,45% de los trabajadores le dedica entre 1 y 3 h dentro de la jornada laboral, y un 27,27% entre 3 y 5 h.

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 realizas 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?
No se puede reducir o es complicado
Incrementando las horas de teletrabajo
Realizando más reuniones telemáticas
Optimizando el número de visitas a cada obra

Conclusiones de la movilidad en los desplazamientos en misión

- El 45,45% de los trabajadores se desplaza como media al mes entre 2.500 y 5.000 km, no haciendo ninguno más de 5.000 km.
- El 45,45% de los trabajadores dedica entre 1 y 3 h dentro de la jornada laboral a los desplazamientos en misión, y un 27,27% entre 3 y 5 h.
- El 54,55% de los trabajadores realizan desplazamientos en misión al menos 2 veces a la semana, un 36,36% lo hace ocasionalmente y un 9,09% diariamente.
- El 91,67% de los trabajadores usan el coche (ya sea de empresa o propio) como medio principal de desplazamiento en misión.
- Al 45,45% de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión el medio de desplazamiento empleado para llegar al puesto de trabajo le condiciona en la elección del modo de desplazamiento en misión.
- 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.
- Los trabajadores consideran que el número de desplazamientos en misión está condicionado por las condiciones de los trabajos, si bien se podrían reducir con el teletrabajo y la reuniones telemáticas.

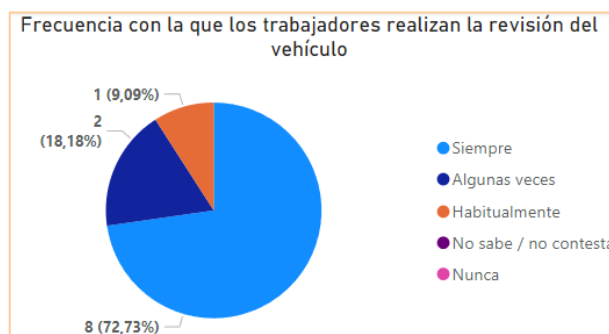
Hábitos de conducción

Dado que el 63,64% de los trabajadores usan el coche como medio principal de desplazamiento al trabajo, a continuación, es importante analizar sus hábitos de conducción.

Revisión del vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante

Entre los trabajadores que respondieron a la encuesta, el 72,73% realizan siempre dicha revisión. Un 27,17% lo hacen habitualmente o algunas veces.

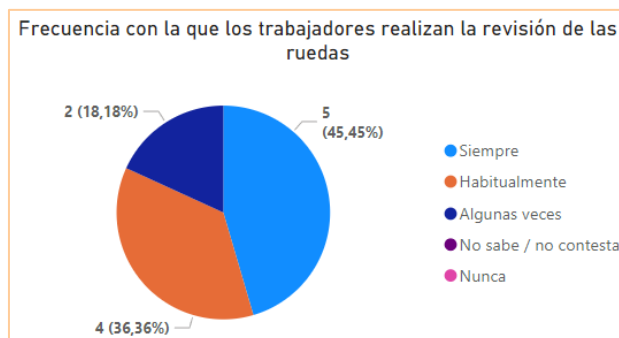
Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	72,73
Habitualmente	9,09
Algunas veces	18,18
Nunca	0
No sabe / no contesta	0
Total	100,00



Revisión del estado de las ruedas

Menos de la mitad de los trabajadores que respondieron que siempre revisan el estado de las ruedas (45,45%). Un 36,36% lo hacen habitualmente y un 18,18% algunas veces.

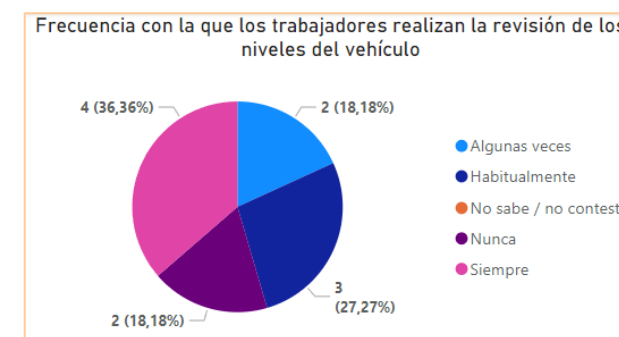
Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	45,45
Habitualmente	36,36
Algunas veces	18,18
Nunca	0
No sabe / no contesta	0
Total	100,00



Revisión de los niveles del vehículo (agua, aceite, refrigerante, etc.)

El 18,18% de los trabajadores nunca revisan los niveles del vehículo, mientras que un 36,36% lo hacen siempre. Un 45,45% lo hacen habitualmente o algunas veces.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	36,36
Habitualmente	27,27
Algunas veces	18,18
Nunca	0
No sabe / no contesta	18,18
Total	100,00



Uso del cinturón o casco

El 100% de los trabajadores que contestaron a la encuesta usan el cinturón de seguridad o casco.

Conducción después de consumir alcohol

A excepción de 1 trabajador, el resto nunca conducen después de haber consumido alcohol.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	0
Habitualmente	0
Algunas veces	9,09
Nunca	90,91
No sabe / no contesta	0
Total	100,00



Uso del teléfono móvil durante la conducción

El 63,64% de los trabajadores nunca usan el teléfono móvil durante la conducción mientras que un 36,36% lo hacen habitualmente o algunas veces.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	0
Habitualmente	27,27
Algunas veces	9,09
Nunca	63,64
No sabe / no contesta	0
Total	100,00



Conducción superando los límites de velocidad permitidos en la vía

El 54,55% de los trabajadores nunca conducen a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el resto lo hace algunas veces.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	0
Habitualmente	0
Algunas veces	45,45
Nunca	54,55
No sabe / no contesta	0
Total	100,00



Conclusiones de los hábitos de conducción

- El 72,73% de los trabajadores que respondieron a la encuesta realizan siempre la revisión del vehículo según la indicaciones del fabricante. Un 27,17% lo hacen habitualmente o algunas veces.
- Un 45,45% de los trabajadores que respondieron a la encuesta revisan siempre el estado de las ruedas (45,45%). Un 36,36% lo hacen habitualmente y un 18,18% algunas veces.
- El 18,18% de los trabajadores nunca revisan los niveles del vehículo, mientras que un 36,36% lo hacen siempre. Un 45,45% lo hacen habitualmente o algunas veces.
- El 100% de los que respondieron a la encuesta utiliza siempre el cinturón seguridad o el casco.
- El 90,91% de los que respondieron a la encuesta conducen sin haber consumido alcohol.
- Un 63,64% de los que respondieron a la encuesta no usan el teléfono móvil mientras conducen. El resto lo hacen habitualmente (27,27%) o algunas veces (9,09).
- Un 54,55% de los que respondieron a la encuesta conduce dentro de los límites de velocidad establecidos en la vía.

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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 16 de 45			

- 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, en los últimos 5 años, ambos inclusive no se ha registrado accidente alguno donde estuviera implicado un trabajador y/o vehículo de **ALAUDA A CORUÑA**.

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:

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 8,33% de los que respondieron a la encuesta (1 trabajador) tiene más de 51 años lo cual podría ser un factor de riesgo. Los conductores a partir de cierta edad pueden llegar a tener ciertos problemas o patologías que impidan estar atentos a la conducción o les reduzca su capacidad de reacción antes situaciones imprevistas.
- El 100% de los que respondieron a la encuesta utiliza siempre el cinturón seguridad o el casco.
- Un 45,45% de los que respondieron a la encuesta conduce, algunas veces, superando los límites de velocidad establecidos en la vía.
- Un 36,36% de los que respondieron a la encuesta usa el teléfono móvil mientras conduce.
- Un 9,09% de la plantilla encuestada (1 trabajador) alguna vez conduce tras haber consumido alcohol.

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.

En los últimos 5 años no se ha registrado accidente alguno donde estuviera implicado un trabajador y/o vehículo de **ALAUDA A CORUÑA**.

Por otro lado, en el caso de los vehículos de **ALAUDA A CORUÑA** que son de alquiler o renting su mantenimiento está al día al avisar de la necesidad de hacer la revisión. En cualquier caso:

- Un 27,27% de la plantilla indica que la revisión del vehículo atendiendo a las criterios del fabricante lo realizan habitualmente o algunas veces

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 17 de 45			

- Un 36,36% de la plantilla indica que habitualmente revisan el estado de las ruedas, mientras que un 18,18% lo hace algunas veces
- Un 18,18% de la plantilla no revisa los niveles del vehículo y un 45,45% lo hace habitualmente o algunas veces

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 para los trabajadores de **ALAUDA A CORUÑA**, 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 91,67% de los trabajadores realiza desplazamientos dentro de su jornada laboral (desplazamientos en misión).
- El 14,29% de los trabajadores (1 trabajador) vive a más de 20 km del centro de trabajo. El resto viven a menos de 10 km.
- El 14,29% de los trabajadores (1 trabajador) tarda entre 30 minutos y 1 hora en llegar al trabajo y el 57,15% tardan entre 10 y 30 minutos. El resto tarda menos de 10 minutos.
- En los desplazamientos in itinere el coche es el medio de transporte principal para el 55,56% de los trabajadores. El 22,22% de los trabajadores realizan este desplazamiento andando, y el 11,11% lo hacen en bicicleta y en autobús urbano.
- El patinete, autobús interurbano y tren no son utilizados para realizar desplazamientos in itinere.
- 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.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 1
Página 18 de 45			

A continuación se procede a 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 para el estudio de las conductas de conducción (se explica posteriormente) y el conjunto del personal para el análisis del entorno y la empresa.
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.

Conductas de conducción

Son las que respectan al factor humano, es decir, directamente al comportamiento de los trabajadores al volante. Se asignan a continuación los niveles de exposición para cada una de ellas en función de los resultados de la encuesta expuestos anteriormente.

Se procede a continuación a evaluar el nivel de exposición al riesgo teniendo en cuenta los ítems analizados sobre los hábitos en la conducción en el apartado de encuesta a los trabajadores. **Únicamente se ha considerado la evaluación de los riesgos para el personal CON desplazamiento en misión** dado que en ALAUDA A CORUÑA solo hay 1 trabajador que no realiza desplazamientos en misión. Dicho trabajador tiene un recorrido de 1 a 5 km entre su domicilio y el centro de trabajo y su medio de desplazamiento principal es el autobús urbano dado que no dispone de carnet de conducir. El riesgo de accidente vial de este trabajador es muy bajo.

Edad de los trabajadores

Factor de edad	
Grupo de edad	Nivel de exposición al riesgo
18 < Edad < 25 años	Alto
26 < Edad < 40 años	Medio
41 < Edad < 50 años	Bajo
Edad > 51 años	Medio

Personal CON desplazamiento en misión			
Factor de edad	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
18 < Edad < 25 años	0%	Alto	3
26 < Edad < 40 años	18,18%	Medio	2
41 < Edad < 50 años	72,73%	Bajo	1
Edad > 51 años	9,09%	Medio	2
Nivel medio de exposición: BAJO			1

Hay un 72,73% de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que tiene entre 41 y 50 años, y un 27,27% que tiene entre 26 y 40 años o más de 51 años.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor de edad: Nivel de Exposición Bajo.

Revisión del vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante

Factor de revisión del vehículo	
Frecuencia de la revisión del vehículo	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Bajo
Habitualmente	Bajo
Algunas veces	Medio
Nunca	Alto

Personal CON desplazamiento en misión			
Frecuencia de la revisión del vehículo	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Siempre	72,73%	Bajo	1
Habitualmente	9,09%	Bajo	1
Algunas veces	18,18%	Medio	2
Nunca	0	Alto	3
Nivel medio de exposición: BAJO			1

Hay un 81,82 % de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que siempre o habitualmente realizan la revisión del vehículo según los criterios del fabricante.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor de revisión del vehículo: Nivel de Exposición Bajo.

Revisión del estado de las ruedas

Factor de revisión de las ruedas	
Frecuencia de la revisión de las ruedas	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Bajo
Habitualmente	Bajo
Algunas veces	Medio
Nunca	Alto

Personal CON desplazamiento en misión			
Frecuencia de la revisión de las ruedas	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Siempre	45,45%	Bajo	1
Habitualmente	36,36%	Bajo	1
Algunas veces	18,18%	Medio	2
Nunca	0	Alto	3
Nivel medio de exposición: BAJO			1

Hay un 81,81 % de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que siempre o habitualmente realizan el estado de las ruedas.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor del estado de las ruedas: Nivel de Exposición Bajo.

Revisión del estado de los niveles del vehículo

Factor de revisión de los niveles del vehículo	
Frecuencia de la revisión de los niveles del vehículo	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Bajo
Habitualmente	Bajo
Algunas veces	Medio
Nunca	Alto

Personal CON desplazamiento en misión			
Frecuencia de la revisión de los niveles del vehículo	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Siempre	36,36%	Bajo	1
Habitualmente	27,27%	Bajo	1
Algunas veces	18,18%	Medio	2
Nunca	18,18%	Alto	3
Nivel medio de exposición: MEDIO			2

Hay un 18,18 % de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que nunca revisan los niveles del vehículo, otro 18,18% que lo hacen algunas veces y un 63,63% que lo hace siempre o habitualmente.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor del estado de los niveles del vehículo: **Nivel de Exposición Medio.**

Revisión del uso del cinturón o casco durante la conducción

Factor de uso de cinturón o casco	
Frecuencia de uso de cinturón o casco	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Alto
Habitualmente	Alto
Algunas veces	Alto
Nunca	Bajo

El 100% de los trabajadores contestaron que siempre usan el cinturón o casco durante la conducción.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor de uso de cinturón o casco: **Nivel de Exposición Bajo.**

Revisión de conducción después de consumir alcohol

Factor de conducción tras consumo de alcohol	
Frecuencia de conducción tras consumo de alcohol	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Alto
Habitualmente	Alto
Algunas veces	Alto
Nunca	Bajo

Personal CON desplazamiento en misión			
Frecuencia de conducción tras consumo de alcohol	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Siempre	0	Alto	3
Habitualmente	0	Alto	3
Algunas veces	9,09%	Alto	3
Nunca	90,91%	Bajo	1
Nivel medio de exposición: ALTO			3

Hay un 9,09 % de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que han indicado que algunas veces conducen después de haber consumido alcohol. Se trata de un único trabajador, pero la empresa se mantiene firme en la política de 0 niveles de alcohol al volante.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor de conducción después de consumir alcohol: **Nivel de Exposición ALTO.**

Revisión de uso del teléfono móvil durante la conducción

Factor de uso del móvil durante la conducción	
Frecuencia de uso del móvil durante la conducción	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Alto
Habitualmente	Alto
Algunas veces	Alto
Nunca	Bajo

Personal CON desplazamiento en misión			
Frecuencia de uso del móvil durante la conducción	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Siempre	0	Alto	3
Habitualmente	27,27%	Alto	3
Algunas veces	9,09%	Alto	3
Nunca	63,64%	Bajo	1
Nivel medio de exposición: ALTO			3

Hay un 18,18 % de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que nunca revisan los niveles del vehículo, otro 18,18% que lo hacen algunas veces y un 63,63% que lo hace siempre o habitualmente.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor de uso del teléfono móvil durante la conducción: **Nivel de Exposición Alto.**

Revisión de conducción superando los límites de velocidad permitidos en la vía

Factor de velocidad	
Frecuencia conducción superando los límites de velocidad	Nivel de exposición al riesgo
Siempre	Alto
Habitualmente	Alto
Algunas veces	Alto
Nunca	Bajo

Personal CON desplazamiento en misión			
Frecuencia conducción superando los límites de velocidad	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Siempre	0	Alto	3
Habitualmente	0	Alto	3
Algunas veces	45,45%	Alto	3
Nunca	54,55%	Bajo	1
Nivel medio de exposición: ALTO			3

Hay un 18,18 % de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión que nunca revisan los niveles del vehículo, otro 18,18% que lo hacen algunas veces y un 63,63% que lo hace siempre o habitualmente.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería:

- Factor de conducción superando los límites de velocidad: **Nivel de Exposición Alto.**

Elementos del entorno y la empresa

Para cada uno de los elementos del entorno y la empresa que afectan al conjunto de trabajadores 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 5 km	Bajo
Entre 6 y 10 km	Medio
Entre 11 y 25 km	Medio
Más de 26 km	Alto

Conjunto del personal			
Km del domicilio al centro de trabajo	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Menos de 1 km	0	Bajo	1
Entre 1 y 5 km	71,43%	Bajo	1
Entre 6 y 10 km	14,24%	Medio	2
Entre 11 y 25 km	14,24%	Medio	2
Más de 26 km	0	Alto	3
Nivel medio de exposición: BAJO			1

Hay un 71,43% de los trabajadores se desplazan entre 1 y 5 km entre su domicilio y el centro de trabajo.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo sería:

- Factor de distancia recorrida entre desde domicilio al centro de trabajo: **Nivel de Riesgo Bajo.**

Tiempo de desplazamiento 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 5 km	Bajo
Entre 6 y 10 km	Medio
Entre 11 y 25 km	Medio
Más de 26 km	Alto

Conjunto del personal			
Km del domicilio al centro de trabajo	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Menos de 10 minutos	28,57%	Bajo	1
Entre 10 y 30 minutos	57,14%	Bajo	1
Entre 30 minutos y 1 hora	14,24%	Medio	2
Entre 1 y 2 horas	0	Alto	3
Más de 2 horas	0	Alto	3
Nivel medio de exposición: BAJO			1

Hay un 85,71% de los trabajadores que tardan menos de 30 minutos en llegar al centro de trabajo desde su domicilio.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo sería:

- Factor de tiempo de desplazamiento al centro de trabajo: Nivel de Riesgo Bajo.

Km de desplazamiento en misión al MES

Km del desplazamiento en misión al MES	
Km	Nivel de riesgo de suceso
Menos de 500 km	Bajo
Entre 500 y 1.000 km	Medio
Entre 1.000 y 2.500 km	Medio
Entre 2.500 y 5.000 km	Alto
Más de 5.000 km	Alto

Conjunto del personal			
Km del desplazamiento en misión al MES	Trabajadores	Nivel de exposición al riesgo	Valor
Menos de 500 km	18,18%	Bajo	1
Entre 500 y 1.000 km	18,18%	Medio	2
Entre 1.000 y 2.500 km	18,18%	Medio	2
Entre 2.500 y 5.000 km	45,45%	Alto	3
Más de 5.000 km	0	Alto	3
Nivel medio de exposición: ALTO			3

Hay un 45,45% de los trabajadores que recorre entre 2.500 y 5.000 km mensuales en sus desplazamientos laborales.

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo sería:

- Factor de distancia recorrida en los desplazamientos en misión al MES: **Nivel de Riesgo Alto**.

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.

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. Mantener en 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. Aumentar el número de trabajadores formados en conducción segura y eficiente

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 25 de 45			

No se propone un objetivo relacionado con el cambio del medio de transporte hacia modos más sostenibles (como desplazarse en pío o transporte público) debido a que no **ALAUDA** puede actuar sobre los inconvenientes que indicaron los trabajadores sobre su uso (orografía, meteorología y planificación del transporte público)

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 trabajadores que han participado de manera activa en la Semana Europea de la Movilidad (que se celebra en septiembre) mediante charlas, talleres, divulgación de documentación, etc.
- 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 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.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 26 de 45			

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	LP	Formar a los trabajadores para que tomen conciencia de la importancia de la movilidad segura y sostenible. Se ha contactado con diferentes empresas especializadas que podrían realizar dicha formación. Su implantación depende de numerosos factores.
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.

ALAUDA no puede actuar sobre los inconvenientes que indicaron los trabajadores sobre su uso (orografía, meteorología y planificación del transporte público). Por esta razón, como se indica anteriormente, no se propone un objetivo relacionado con el cambio del medio de transporte hacia modos más sostenibles.

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 del alquiler de los vehículos de empresa se tienen en cuenta criterios de seguridad y sostenibilidad.
Dotación de elementos de seguridad en los vehículos: <ul style="list-style-type: none"> • Avisadores acústicos y visuales, especialmente de cinturón de seguridad • Botiquines 	Implantada	MP	Todos los vehículos de empresa disponen de avisadores acústicos y visuales. Se corroborará que disponen de botiquines.
Asegurar aire acondicionado en todos los vehículos	Implantada	NP	En el momento del alquiler de los vehículos de empresa se tienen en cuenta.
Dotar a los vehículos de limitador de velocidad	Implantada	NP	En el momento del alquiler de los vehículos de empresa se tienen en cuenta.
Revisión y mantenimiento de los vehículos de empresa	Implantada	MP	En el caso de los vehículos de alquiler o renting avisan para hacer la revisión. En los coches propios se fomentará la necesidad de realizar 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 1
Página 28 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 la totalidad de los trabajadores que respondieron a la encuesta afirmaron tener dicha flexibilidad horaria.
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 aquellos trabajadores que soliciten un aumento de los días de teletrabajo a la semana.
Fomentar buenos hábitos de conducción	En desarrollo	NP	Se trabajará para que los conductores adquieran buenos hábitos de conducción para mejorar su seguridad y la de sus acompañantes durante los desplazamientos que realicen. Consiste en una serie de mensajes y flashes informativos diferentes, a difundir a la plantilla vía mail con carácter periódico.

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	En el momento del alquiler de los vehículos de empresa se tienen en cuenta.
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 usar siempre manos libres.

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 1
Página 29 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 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 3, se adjunta la “GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL” relacionadas con la **prevención de accidentes de vehículos dedicados a desplazamientos con destino o con origen en 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).

Así mismo, **esta guía también va dirigida a todas aquellas empresas a las que ALAUDA subcontrata** procesos, que deberán ser conocedoras de la misma.

Esperamos que esta guía se convierta en una herramienta para corregir conductas y hábitos potencialmente peligrosos, así como un estímulo a la prevención efectiva de la accidentalidad vial, aumentando la seguridad y mejorando la salud ocupacional de los trabajadores.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
		Página 30 de 45	

13. IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

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

Se facilitará información a los diferentes estamentos de **ALAUDA A CORUÑA** 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 A CORUÑA**
- 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:

ACTIVIDAD / MES	Feb-24	Mar-24	Abr-24	May-24	Jun-24	De Jul-24 a Jul-25	De Jul-25 a Sept-25	De Sep-25 a Jul-27
Encuesta a trabajadores								
Diagnóstico (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								
Estudio de accidentalidad del 1er año								

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 enero de 2025).

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 1
Página 32 de 45			

15. SEGUIMIENTO DEL PLAN

Dado que la accidentalidad vial que presenta **ALAUDA A CORUÑA** es nula, 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

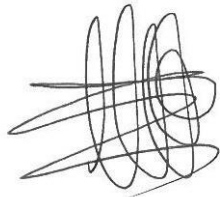
Esta revisión anual se realizará al inicio del siguiente año de implantación del plan (enero 2025).

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 A CORUÑA**.

16. CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD

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

En A Coruña, a 29 de mayo de 2025



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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 33 de 45			

ANEXOS - DOCUMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

ANEXO 1: ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE MOVILIDAD DE VISITANTES

PROBLEMA A RESOLVER	 Poco de acuerdo			 Muy de acuerdo	
	1	2	3	4	5
Ausencia de medios de transporte público adecuados a ALAUDA A CORUÑA					
Insuficiencia de espacio de aparcamiento para visitas a ALAUDA A CORUÑA	x				
Ausencia de aparcamiento en las inmediaciones	x				
Dificultad de localización de ALAUDA A CORUÑA					
Mal estado de las vías de acceso a ALAUDA A CORUÑA					
Transito excesivo en la zona (siempre en determinadas franjas horarias)					
Intereses contrapuestos en horarios de visita					
Ausencia de medios para realizar una videoconferencia eficaz	x				
Insuficiencia de la videoconferencia para resolver las necesidades que resuelve la visita en condiciones similares					

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato: Fecha: Revisión:	FM.PLANMOV 29/05/2025 1
		Página 35 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 independientemente de su centro de trabajo.

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 como trabajador del centro de trabajo de A Coruña 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 los trabajadores asociados al centro de trabajo de A Coruña. 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 18 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

Nombre y apellidos:	
Domicilio de residencia:	
Localidad/ Código Postal:	
Edad:	<input type="checkbox"/> Entre 18 y 25 años <input type="checkbox"/> Entre 26 y 40 años <input type="checkbox"/> Entre 41 y 50 años <input type="checkbox"/> 51 años o más
¿Dispones de permiso de conducción de coche y/o moto? En caso afirmativo, indica cual:	
¿Cuántos años llevas conduciendo?	<input type="checkbox"/> Cero <input type="checkbox"/> 5 o menos de 5 <input type="checkbox"/> Entre 6 y 15 <input type="checkbox"/> Entre 16 y 25 <input type="checkbox"/> Entre 26 y 40 <input type="checkbox"/> Entre 41 y 50 <input type="checkbox"/> Más de 51
Área / Departamento en el que trabajas:	
Tipo de jornada/turno laboral:	<input type="checkbox"/> Jornada partida <input type="checkbox"/> Jornada intensiva de mañana <input type="checkbox"/> Jornada intensiva de tarde <input type="checkbox"/> Otro: _____
Horario entrada al trabajo:	
Horario salida del trabajo:	
¿Dispones de flexibilidad horaria para entrar y salir un poco antes o después de la hora fijada?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Realizas desplazamientos en misión (dentro de la jornada laboral)?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

SISTEMA DE TRANSPORTE EN DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN

Estas preguntas solo deberás completarlas si realizas desplazamientos como parte de la jornada laboral:

¿Con qué frecuencia realizas estos desplazamientos?	<input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> Todos los días de la semana <input type="checkbox"/> 2 o más veces a la semana <input type="checkbox"/> 3 o más veces al mes <input type="checkbox"/> 1 ó 2 veces al mes <input type="checkbox"/> Ocasionalmente <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta		
Habitualmente, ¿qué tipo de desplazamientos realizas?	<input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Interurbano <input type="checkbox"/> Ambos		
En los traslados dentro de la jornada laboral, ¿qué medio de transporte utilizas?			
	Principal	Secundario	Nunca
A pie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En patinete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En moto o ciclomotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En coche particular	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En coche de empresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En furgoneta de empresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En autobús urbano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En autobús interurbano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En tren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿El medio de desplazamiento empleado para llegar al puesto de trabajo te condiciona en la elección del modo de desplazamiento en misión (dentro de la jornada de trabajo)?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		
¿Cuántos kilómetros realizas aproximadamente al cabo de un mes en desplazamientos dentro de la jornada?	<input type="checkbox"/> Menos de 500 km <input type="checkbox"/> Entre 500 y 1.000 km <input type="checkbox"/> Entre 1.000 y 2.500 km <input type="checkbox"/> Entre 2.500 y 5.000 km <input type="checkbox"/> Más de 5.000 km <input type="checkbox"/> No sabe / No contesta		

Cuando haces estos desplazamientos, ¿cuánto tiempo de tu jornada laboral empleas en ellos?	<input type="checkbox"/> Menos de 1 h <input type="checkbox"/> Entre 1 y 3 h <input type="checkbox"/> Entre 3 y 5 h <input type="checkbox"/> Entre 5 y 7 h <input type="checkbox"/> Toda la jornada <input type="checkbox"/> No sabe / No contesta
¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en su jornada laboral?	

TELETRABAJO

Estas preguntas solo deberás completarlas si realizas teletrabajo dentro de tu jornada laboral:

¿Cuántos días a la semana teletrabajas?	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
---	--

SISTEMA DE TRANSPORTE EN DESPLAZAMIENTOS EN ITINERE

Las siguientes preguntas permiten conocer los diferentes **modos de desplazamiento que empleas habitualmente para llegar al trabajo**, así como las **ventajas e inconvenientes** que te suponen. Puedes añadir algún inconveniente a mayores que no aparezca aquí reflejado y cualquier aspecto que quieras compartir para mejorar la seguridad en los desplazamientos in itinere.

Aproximadamente, ¿a cuántos kilómetros está tu domicilio de tu lugar de trabajo?	<input type="checkbox"/> Menos de 1 km <input type="checkbox"/> Entre 1 y 5 km <input type="checkbox"/> Entre 6 y 10 km <input type="checkbox"/> Entre 11 y 25 km <input type="checkbox"/> Entre 26 y 50 km <input type="checkbox"/> Más de 50 km
¿Cuánto tiempo dedicas a desplazarte de tu casa a tu centro habitual de trabajo?	<input type="checkbox"/> Menos de 10 minutos <input type="checkbox"/> Entre 10 y 30 minutos <input type="checkbox"/> Entre 30 minutos y 1 hora <input type="checkbox"/> Entre 1 y 2 horas <input type="checkbox"/> Más de 2 horas

¿Qué medio de desplazamiento utilizas habitualmente para desplazarte entre tu casa y el trabajo?			
	Principal	Secundario	Nunca
A pie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En patinete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En moto o ciclomotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En coche (ya sea propio o de empresa)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En vehículo de otra persona	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En autobús urbano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En autobús interurbano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En tren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si habitualmente te desplazas a pie , indica los inconvenientes:	<input type="checkbox"/> No me desplazo a pie <input type="checkbox"/> Preferiría no tener que soportar las inclemencias del tiempo <input type="checkbox"/> El recorrido no es del todo seguro para los peatones <input type="checkbox"/> Está demasiado lejos y me estoy planteando otro sistema de transporte <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____		
Si habitualmente te desplazas en coche , ¿dónde sueles aparcar?	<input type="checkbox"/> No me desplazo en coche <input type="checkbox"/> En el aparcamiento del centro de trabajo <input type="checkbox"/> En un aparcamiento de pago (pagado por ti o por la empresa) <input type="checkbox"/> En la calle		
Si habitualmente te desplazas en bicicleta , ¿circulas por carril bici?	<input type="checkbox"/> No me desplazo en bicicleta <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		
Si habitualmente te desplazas en bicicleta, moto, ciclomotor o coche , indica los inconvenientes:	<input type="checkbox"/> No uso estos medios de transporte <input type="checkbox"/> Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar <input type="checkbox"/> El kilometraje me sale caro <input type="checkbox"/> El aparcamiento me sale caro <input type="checkbox"/> Me cuesta encontrar sitio para aparcar <input type="checkbox"/> A pesar de los inconvenientes, me conviene seguir yendo en mi vehículo, porque aprovecho el desplazamiento para otros menesteres (por ejemplo, llegar los hijos a la escuela) <input type="checkbox"/> Al llegar al trabajo no me puedo asear, ni guardar el equipamiento <input type="checkbox"/> Al llegar al trabajo no tengo un lugar seguro donde dejar el patinete o la bicicleta <input type="checkbox"/> Tráfico denso o retenciones <input type="checkbox"/> El acceso o saludo es peligroso <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____		

<p>Si habitualmente te desplazas <u>en transporte público</u>, indica los inconvenientes:</p>	<input type="checkbox"/> No me desplazo en transporte público <input type="checkbox"/> Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento <input type="checkbox"/> Tengo que salir muy temprano <input type="checkbox"/> Tengo que hacer varios cambios de transporte <input type="checkbox"/> Tengo que andar demasiado desde mi domicilio <input type="checkbox"/> Tengo que andar demasiado desde la parada hasta el centro de trabajo <input type="checkbox"/> El horario del transporte público es inadecuado <input type="checkbox"/> Es caro <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____
<p>Si habitualmente te desplazas <u>en el vehículo de otra persona</u>, indica los inconvenientes:</p>	<input type="checkbox"/> No me desplazo en el vehículo de otra persona <input type="checkbox"/> Ninguno. Estamos bien organizados <input type="checkbox"/> Me recoge lejos de mi domicilio <input type="checkbox"/> Nos cuesta encontrar aparcamiento cuando llegamos <input type="checkbox"/> El equipamiento adecuado me ha salido caro (casco, chaqueta agua/frío, etc.) <input type="checkbox"/> Recorro a este medio por no tener vehículo propio <input type="checkbox"/> Recorro a este medio por no tener carnet <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____
<p>¿Estás satisfecho con su elección de modalidad de transporte?</p>	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> En parte
<p>¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público?</p>	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> En parte <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta

CONDICIONES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Se entiende por transporte sostenible aquel medio o modalidad de transporte que reduce los riesgos de accidente, costes y/o nivel de contaminación. Siempre que sea posible, es mejor optar por un sistema de transporte sostenible. Sin embargo, en ocasiones se producen situaciones que lo dificultan.

A continuación, indica por favor, cuáles utilizarías si se produjeran algunas de las mejoras indicadas. 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.

Te animarías a ir andando al centro de trabajo...	<input type="checkbox"/> En ningún caso <input type="checkbox"/> Si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____
Te animarías a ir en bicicleta al centro de trabajo...	<input type="checkbox"/> En ningún caso <input type="checkbox"/> Si hubiera ayudas económicas para la compra de la bicicleta o equipamiento <input type="checkbox"/> Si tuviera aparcamiento habilitado / protegido para dejarlo en las inmediaciones del centro de trabajo <input type="checkbox"/> Si hubiera duchas, taquillas y vestuario en el centro de trabajo <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____
Te animarías a usar el transporte público para llegar al centro de trabajo...	<input type="checkbox"/> En ningún caso <input type="checkbox"/> Únicamente si fuera gratuito <input type="checkbox"/> Si hubiera ayudas económicas <input type="checkbox"/> Si fuera fiable en sus horarios <input type="checkbox"/> Si hubiera flexibilidad horaria <input type="checkbox"/> Si estuviera más cerca de mi domicilio <input type="checkbox"/> Si me dejase más cerca del centro de trabajo <input type="checkbox"/> hubiera transporte complementario al transporte público (por ejemplo: autobús lanzadera entre el centro de trabajo y el medio de transporte público utilizado) <input type="checkbox"/> Si no tardara tanto <input type="checkbox"/> Si fuera más cómodo <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____

Estarías dispuesto a llevar a otros compañeros en tu coche...	<input type="checkbox"/> En ningún caso <input type="checkbox"/> Si se comparten los gastos <input type="checkbox"/> Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento, ...) <input type="checkbox"/> Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos <input type="checkbox"/> Sólo a la vuelta <input type="checkbox"/> Sólo a la ida <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____
Estarías dispuesto a ir en el coche de otros compañeros...	<input type="checkbox"/> En ningún caso <input type="checkbox"/> Si se comparten los gastos <input type="checkbox"/> Si coincidimos exactamente en el horario <input type="checkbox"/> si me recogen cerca del domicilio <input type="checkbox"/> Sólo a la vuelta <input type="checkbox"/> Sólo a la ida <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta <input type="checkbox"/> Otro: _____
¿Qué actuaciones sugieres para mejorar el transporte público o privado hasta el centro?	

HÁBITOS DE CONDUCCIÓN

¿Dispones de vehículo propio o vehículo de empresa?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta
¿Revisas el vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta
¿Revisas el estado de las ruedas?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta

¿Revisas los niveles de agua, aceite, etc.?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta
¿Utilizas el cinturón de seguridad o casco?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta
¿Conduces después de consumir alcohol?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta
¿Usas el móvil mientras conduces?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta
¿Superas la velocidad de circulación permitida en la vía?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Habitualmente <input type="checkbox"/> Algunas veces <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> No sabe / no contesta

ACCIDENTES SIN VÍCTIMAS

A responder exclusivamente en el caso de accidentes laborales viales sin víctimas (con daños materiales, pero no personales) dentro de la jornada de trabajo. No se incluyen los golpes con al vehículo debidamente aparcado.

Indica el número de accidentes de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales que has sufrido en los últimos 5 años:						
	0	1	2	3	4	Más de 4
In itínere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En misión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En estos casos, ¿qué medios de transporte utilizabas?						
	Andando	Bicicleta	Patinete	Coche / Furgoneta	Moto	
In itínere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En misión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 44 de 45			

En estos accidentes eras...	Conductor	Ocupante	Peatón	Ciclista
In itinere				
En misión				

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

ANEXO 3: GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL