

| | | | |
|------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: FM.PLANMOV Fecha: 29/04/2025 Revisión: 0 | |
| | | Página 1 de 46 | |

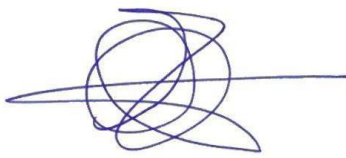



PLAN DE SEGURIDAD VIAL

DELEGACIÓN DE TARANCÓN

CENTRO DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN A-3. AUTOVÍA A-3, P.K. 79. SENTIDO MADRID

| Revisión | Descripción de Modificaciones |
|----------|---------------------------------------------------------------|
| 0 | Creación del Plan de Movilidad para la Delegación de Tarancón |

| | | |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Revisión nº: 0 | Elaborado:  Almudena Celeiro González Especialista de seguridad viaria Fecha: 29/04/2025 | Revisado y Aprobado:  Melissa Hernández Navarro Responsable de Calidad Fecha: 29/04/2025 |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|----------------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 2 de 46 | | | |

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 | 17 |
| | 8.3. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES PARA TENER EN CUENTA | 18 |
| 9. | ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO..... | 18 |
| 10. | EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DERIVADOS DE LA MOVILIDAD | 20 |
| | 10.1. ASIGNACIÓN DEL NIVEL DE EXPOSICIÓN A LOS PUESTOS DE TRABAJO..... | 20 |
| | 10.2. VALORACIÓN DEL RIESGO | 25 |
| 11. | OBJETIVOS Y FACTORES DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | 26 |
| 12. | IMPLANTACIÓN DE ACCIONES..... | 27 |
| | 12.1. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO /CONDUCCIÓN DESDE LA FORMACIÓN Y A TRAVÉS DE LA SENSIBILIZACIÓN | 27 |
| | 12.2. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE LA VÍA Y EL ENTORNO. | 28 |
| | 12.3. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR EN EL USO DE CONDICIONES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE..... | 28 |
| | 12.4. ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS | 28 |
| | 12.5. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE | 29 |
| | 12.6. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES EN LOS DESPLAZAMIENTOS..... | 29 |
| | 12.7. ACCIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN INTERNA DE LA EMPRESA | 30 |
| | 12.8. ACCIONES ENCAMINADAS A LA MEJORA DE PROCEDIMIENTOS..... | 30 |
| | 12.9. COMUNICACIÓN DE LAS MEDIDAS A LOS EMPLEADOS | 30 |
| 13. | IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD..... | 31 |
| 14. | CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES..... | 31 |
| 15. | SEGUIMIENTO DEL PLAN | 33 |
| 16. | CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD | 33 |
| | ANEXOS - DOCUMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD | 34 |
| | ANEXO 1: ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE MOVILIDAD DE VISITANTES | 35 |
| | ANEXO 2: ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD | 36 |
| | ANEXO 3: GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL | 46 |

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 3 de 46 | | | |

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 Tarancón de Alauda Ingeniería, S.A.** (en adelante **ALAUDA TARANCÓN**) 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 Tarancón**.

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: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 4 de 46 | | | |

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 TARANCÓN** 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: Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 5 de 46 | | | |

- Infraestructura (dotación de medios): El Centro COEX dispone de espacio suficiente para aparcar los vehículos.
- 6 automóviles alquilados o en renting:
 - 2 en renting con BBVA Autorenting
 - 1 en renting con Leasplan
 - 3 en renting con Northgate

Se dispone de vehículos alquilados o en renting para todos los trabajadores de campo. El único trabajador que carece de vehículo de empresa es el administrativo.

- 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 TARANCÓN**. 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 TARANCÓN**:

- 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 TARANCÓN** se ha valorado a partir de los siguientes análisis.

8.1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES

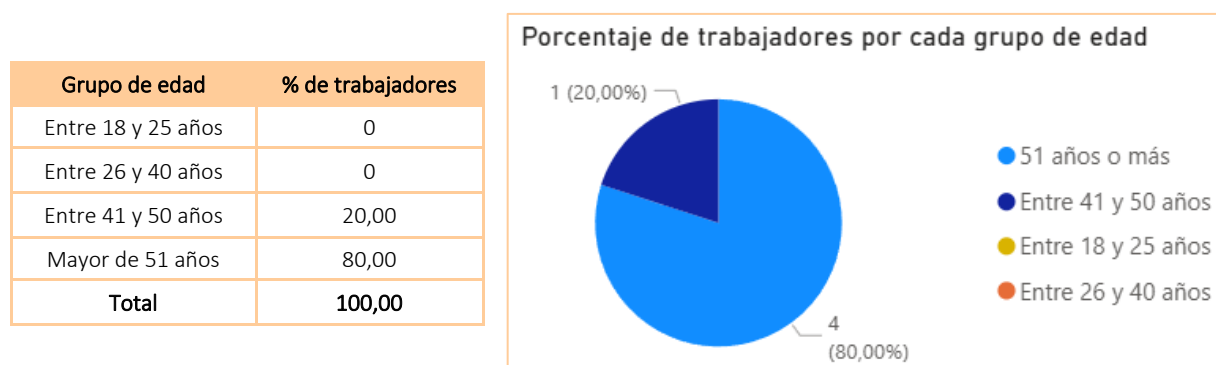
ALAUDA ha desarrollado una encuesta de movilidad para saber cuáles son las principales deficiencias del modelo de transporte en ese momento en **ALAUDA TARANCÓN**.

Para la realización de esta, se mandó a cada trabajador asociado al centro de trabajo de Tarancón 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 83,33%, habiéndose recibido 5 respuestas con contestación a las preguntas incluidas en la encuesta.

A continuación, se incluye un análisis del resultado de la encuesta atendiendo a las respuestas recibidas.



El 80% de los trabajadores tienen una edad mayor a los 51 años, siendo el grupo de edad más abundante seguido con un 20% del grupo de edad comprendido entre los 41 y 50 años. Destaca la ausencia de trabajadores con edades inferiores o iguales a 40 años.

Todos los trabajadores (100%) tienen el permiso de conducir B que es la que autoriza a conducir coches y vehículos ligeros. Además, un trabajador tiene los permisos AM y A-1, otro el A-2, y un tercero los permisos C y C1.

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 las 5 respuestas recibidas ya que ningún trabajador manifiesta que teletrabaja al 100%.

Se observa que el 60% de estos trabajadores (4 trabajadores) recorren más de 50 km desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo. Un trabajador recorre entre 1 y 5 km y otro menos de 1 km.

| Km recorridos | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Menos de 1 km | 20,00 |
| Entre 1 y 5 km | 20,00 |
| Entre 6 y 10 km | 0 |
| Entre 11 y 25 km | 0 |
| Entre 26 y 50 km | 0 |
| Más de 50 km | 60,00 |
| No sabe / No contesta | 0 |
| Total | 100,00 |



Las distancias reflejadas en las respuestas entre el lugar de residencia y el centro de trabajo implican que, para el 60% de los trabajadores no sea factible desplazarse con medios sostenibles como a pie o en bicicleta.

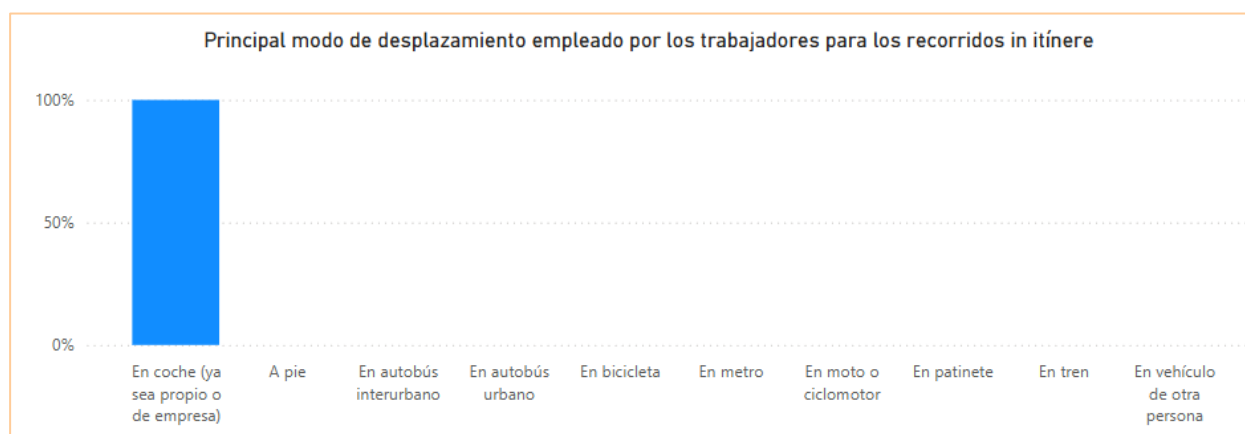
El 50% de los trabajadores respondieron que tardan menos de 10 minutos en llegar al trabajo mientras que el resto tarda entre 1 y 2 horas o más de 2 horas. Se ha de tener en cuenta que a la pregunta del tiempo que dedica a desplazarse al centro de trabajo solo se han recibido 4 respuestas.

| Tiempo empleado | % de trabajadores |
|---------------------------|-------------------|
| Menos de 10 minutos | 50,00% |
| Entre 10 y 30 minutos | 0 |
| Entre 30 minutos y 1 hora | 0 |
| Entre 1 y 2 horas | 25,00 |
| Más de 2 horas | 25,00 |
| Total | 100,00% |



Como se refleja a continuación, el coche es el principal medio de transporte que todos los trabajadores emplean para acudir al lugar del trabajo.

| Modo de desplazamiento | Principal | Secundario | Nunca |
|---------------------------------------|-----------|------------|-------|
| A pie | 0% | 0% | 100% |
| En patinete | 0% | 0% | 100% |
| En bicicleta | 0% | 0% | 100% |
| En moto o ciclomotor | 0% | 0% | 100% |
| En coche (ya sea propio o de empresa) | 100% | 0% | 0% |
| En vehículo de otra persona | 0% | 0% | 100% |
| En metro | 0% | 20% | 80% |
| En autobús urbano | 0% | % | 100% |
| En autobús interurbano | 0% | 0% | 100% |
| En tren | 0% | 0% | 100% |



En cuanto al modo de desplazamiento secundario, 1 trabajador indica que utiliza el tren. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo y, además, dejan claro que nunca los emplearían.

Como se ha indicado anteriormente, el Centro COEX tiene espacio suficiente para el estacionamiento de los vehículos por lo cual ningún trabajador aparca en la vía pública.

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.

Como se observa, únicamente incluyen como inconvenientes el tráfico denso y las retenciones al desplazarse en el vehículo propio o de empresa.

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-----------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 9 de 46 | | | |

| Modo de desplazamiento | Inconvenientes / Ventajas | % |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| A pie | Preferiría no tener que soportar las inclemencias del tiempo | 0 |
| | El recorrido no es del todo seguro para los peatones | 20,00 |
| | Está demasiado lejos y me estoy planteando otro sistema de transporte | 0 |
| | No sabe / no contesta | 0 |
| En bicicleta o patinete | Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar | 0 |
| | Al llegar al trabajo no tengo un lugar seguro donde dejar el patinete o la bicicleta | 0 |
| | El aparcamiento me sale caro | 0 |
| | Al llegar al trabajo no tengo donde guardar el equipamiento | 0 |
| | Al llegar al trabajo no me puedo asear | 0 |
| | A pesar de los inconvenientes, me conviene seguir yendo en bicicleta | 0 |
| | Tráfico denso o retenciones | 0 |
| | El acceso o salida es peligroso | 0 |
| | No sabe / no contesta | 0 |
| En mi vehículo propio / de empresa ya sea moto, coche o furgoneta | Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar | 20,00 |
| | Tráfico denso o retenciones | 40,00 |
| | Me cuesta encontrar sitio para aparcar | 0 |
| | 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) | 0 |
| | 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 | 0 |
| | No sabe / no contesta | 20,00 |
| En transporte público ya sea autobús urbano o interurbano, metro y/o tren | Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento | 20,00 |
| | 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 |
| 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 |

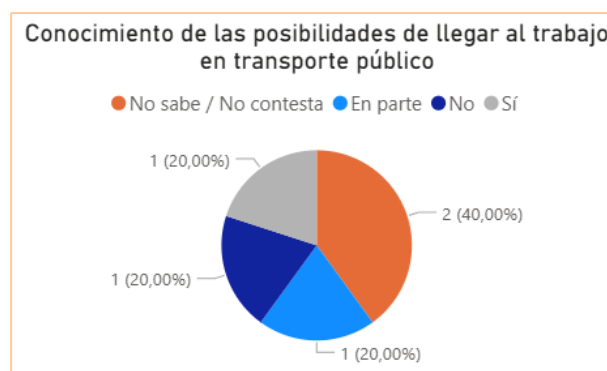
En la encuesta se preguntaba a los trabajadores por la satisfacción con su elección de la modalidad del transporte, obteniendo el 100% de respuestas positivas.

| Satisfacción con la elección de la modalidad de transporte | % de trabajadores |
|------------------------------------------------------------|-------------------|
| Sí | 100 |
| No | 0 |
| En parte | 0 |



También se preguntabas por su conocimiento de las alternativas para desplazarse en transporte público hasta el centro de trabajo. En este caso solo hay un 20% de respuestas positivas.

| Conocimiento de alternativas en Tte. público | % de trabajadores |
|----------------------------------------------|-------------------|
| Sí | 20,00 |
| No | 20,00 |
| En parte | 20,00 |
| No sabe / No contesta | 40,00 |



Por último, en la encuesta 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.

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|----------------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 11 de 46 | | | |

| Forma de desplazamiento | Condición de aceptación | % de trabajadores |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| A pie | En ningún caso, no es posible | 100,00 |
| | Si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones | 0 |
| | No sabe / no contesta | 0 |
| En bicicleta | En ningún caso, no es posible | 100,00 |
| | Si hubiera ayudas económicas para la compra de la bicicleta o equipamiento | 0 |
| | Si tuviera aparcamiento habilitado/protegido para dejarlo en las inmediaciones del centro de trabajo | 0 |
| | Si hubiera duchas, taquillas y vestuario en el centro de trabajo | 0 |
| | No sabe / no contesta | 0 |
| En transporte público | En ningún caso, no es posible | 50,00 |
| | Únicamente si fuera gratuito | 0 |
| | Si hubiera ayudas económicas | 0 |
| | Si fuera fiable en sus horarios | 0 |
| | Si hubiera flexibilidad horaria | 16,67 |
| | Si estuviera más cerca de mi domicilio | 16,67 |
| | Si me dejase más cerca del centro de trabajo | 16,67 |
| | Si hubiera transporte complementario al transporte público | 0 |
| | Si no tardara tanto | 0 |
| | Si fuera más cómodo | 0 |
| | No sabe / no contesta | 0 |
| Estaría dispuesto a llevar a otros compañeros en mi coche | En ningún caso, no es posible | 37,50 |
| | Si se comparten los gastos | 12,50 |
| | Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento, ...) | 0 |
| | Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos | 25,00 |
| | Solo a la vuelta | 0 |
| | Sólo a la ida | 0 |
| | No sabe / no contesta | 25,00 |
| Estaría dispuesto a ir en el coche de otros compañeros | En ningún caso, no es posible | 28,57 |
| | Si se comparten los gastos | 0 |
| | Si coincidimos exactamente en el horario | 28,57 |
| | Si me recogen cerca del domicilio | 28,57 |
| | 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? | No hay opción para usar el transporte público hasta el centro de trabajo. | |

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-----------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 12 de 46 | | | |

Conclusiones de la movilidad en los desplazamientos in itinere

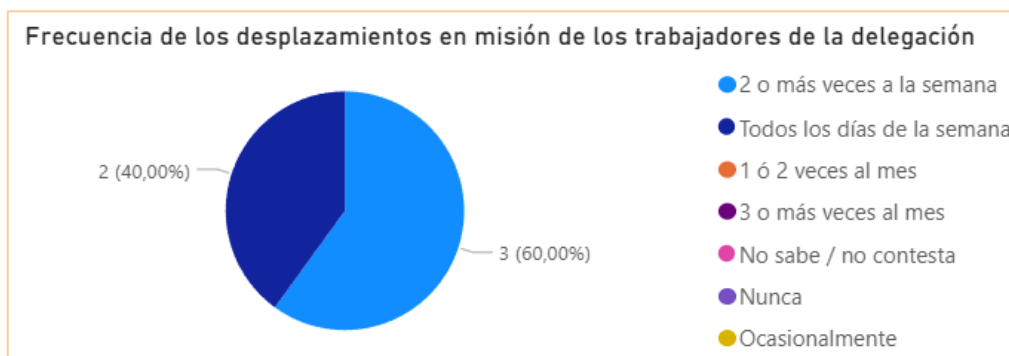
- El 60% de estos trabajadores (4 trabajadores) recorren más de 50 km desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo. Un trabajador recorre entre 1 y 5 km y otro menos de 1 km.
- Las distancias entre el lugar de residencia y el centro de trabajo implican que, para el 60% de los trabajadores, no sea factible desplazarse con medios sostenibles como a pie o en bicicleta.
- El 50% de los trabajadores respondieron que tardan menos de 10 minutos en llegar al trabajo mientras que el resto tarda entre 1 y 2 horas o más de 2 horas.
- El coche es el único principal medio de desplazamiento in itinere.
- 1 trabajador indica que utiliza el tren como medio de desplazamiento secundario. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo y, además, dejan claro que nunca los emplearían.
- El único inconveniente manifestado en ir al trabajo en vehículo propio o de empresa es el tráfico denso y las retenciones.
- El 100% de los trabajadores está satisfecho con su elección de la modalidad del.
- El 20% de los trabajadores sí es conocedor de alternativas al transporte público.
- El 100% de los trabajadores no está dispuesto a ir al centro de trabajo en pie o en bicicleta. Según manifiestan, el recorrido al trabajo andando no es del todo seguro para los peatones.
- En cuanto al transporte público, indican que no hay opción de usar el transporte público hasta el centro de trabajo.
- El 37,50% de los trabajadores no está dispuesto a llevar a otros compañeros en su vehículo por no ser posible, el 25% lo haría si no tuviera que perder mucho tiempo en recogerlos, y el 12,50% si se compartieran los gastos.
- El 28,57% de los trabajadores no está dispuesto a ir al centro de trabajo en el vehículo de otro compañero por no ser posible o lo harían si coincidieran exactamente en el mismo horario o si le recogieran cerca del domicilio.

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

Todos los trabajadores que ha participado en el cuestionario realizan desplazamientos dentro de la jornada laboral.

La frecuencia más habitual de los desplazamientos en misión entre los trabajadores es de como mínimo 2 veces a la semana (60%), sin embargo hay un importante porcentaje que los realiza diariamente (40%).

| Desplazamientos dentro de la jornada laboral | % de trabajadores |
|----------------------------------------------|-------------------|
| Todos los días de la semana | 40,00 |
| 2 o más veces a la semana | 60,00 |
| 3 o más veces al mes | 0 |
| 1 ó 2 veces al mes | 0 |
| Ocasionalmente | 0 |
| Nunca | 0 |
| No sabe / no contesta | 0 |



De las respuestas obtenidas en la encuesta se deduce que el coche de empresa es el medio principal para realizar los desplazamientos en misión (100%).

| Modo de desplazamiento | Principal | Secundario | Nunca |
|------------------------|-----------|------------|--------|
| A pie | 0 | 0 | 100% |
| En patinete | 0 | 0 | 100% |
| En bicicleta | 0 | 0 | 100% |
| En moto o ciclomotor | 0 | 0 | 100% |
| En coche particular | 0 | 0 | 100% |
| En coche de empresa | 100% | 0 | 0 |
| En metro | 0 | 0 | 100% |
| En autobús urbano | 0 | 0 | 100% |
| En autobús interurbano | 0 | 20,00% | 80,00% |
| En tren | 0 | 0 | 100% |

En cuanto al modo de desplazamiento secundario, 1 trabajador indica que utiliza el autobús interurbano. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo y, además, dejan claro que nunca los emplearían.

Atendiendo a los resultados de la encuesta, al 60% 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. Ambos modos de desplazamiento se hacen principalmente con coche particular o de empresa.

El 40% de los trabajadores se desplazan entre 1.000 y 2.500 km y un 20% recorren más de 5.000 km o entre 500 y 1.000 km o menos de 500 m.

| Km recorridos | % de trabajadores |
|------------------------|-------------------|
| Menos de 500 km | 20,00 |
| Entre 500 y 1.000 km | 20,00 |
| Entre 1.000 y 2.500 km | 40,00 |
| Entre 2.500 y 5.000 km | 0 |
| Más de 5.000 km | 20,00 |
| No sabe / No contesta | 0 |



Estas distancias se corresponden con el tiempo necesario para realizar el desplazamiento in itinere. El 40% de los trabajadores dedican entre 3 y 5 h y un 20% emplean entre 2 y 7 h ó 1 y 3 h o menos de 1 h.

| Tiempo empleado | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Menos de 1 h | 20,00 |
| Entre 1 y 3 h | 20,00 |
| Entre 3 y 5 h | 40,00 |
| Entre 5 y 7 h | 20,00 |
| Toda la jornada | 0 |
| No sabe / No contesta | 0 |



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? |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Concentrando los desplazamientos en un día completo y dejando el resto de días para trabajos de oficina |
| Es difícil reducirlo, o no se puede, porque no suelen ser desplazamientos programados y las tareas que los motivan suelen exigir presencialidad |
| Teletrabajando |

Conclusiones de la movilidad en los desplazamientos en misión

- El 60% de los trabajadores realiza desplazamientos en misión como mínimo 2 veces a la semana y un 40% lo realiza diariamente.
- El coche de empresa es el único medio principal para realizar estos desplazamientos en misión. De forma secundaria 1 trabajador suele desplazarse en autobús interurbano. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo y, además, dejan claro que nunca los emplearían.
- El 40% de los trabajadores se desplazan entre 1.000 y 2.500 km y un 20% recorren más de 5.000 km o entre 500 y 1.000 km o menos de 500 m.
- El 40% de los trabajadores dedican entre 3 y 5 h y un 20% emplean entre 2 y 7 h ó 1 y 3 h o menos de 1 h.
- Al 60% 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. Ambos modos de desplazamiento se hacen principalmente con coche particular o de empresa.
- Los trabajadores consideran que el número de desplazamientos en misión no se puede reducir o es complicado. Los que consideran que se podrían reducir proponen concentrar los desplazamientos en un día completo y dejando el resto de días para trabajos de oficina o hacer teletrabajo.

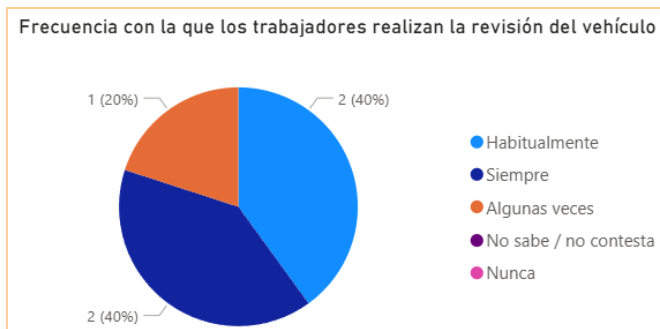
Hábitos de conducción

Dado que todos los trabajadores que respondieron a la encuesta usan el coche como medio principal de desplazamiento al trabajo 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 40% realizan siempre o habitualmente dicha revisión, y un 20% lo hace algunas veces.

| Periodicidad | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Siempre | 40,00 |
| Habitualmente | 40,00 |
| Algunas veces | 20,00 |
| Nunca | 0 |
| No sabe / no contesta | 0 |



Revisión del estado de las ruedas

El 20% de los trabajadores respondieron que siempre revisan el estado de las ruedas mientras que un 80% lo hacen habitualmente.

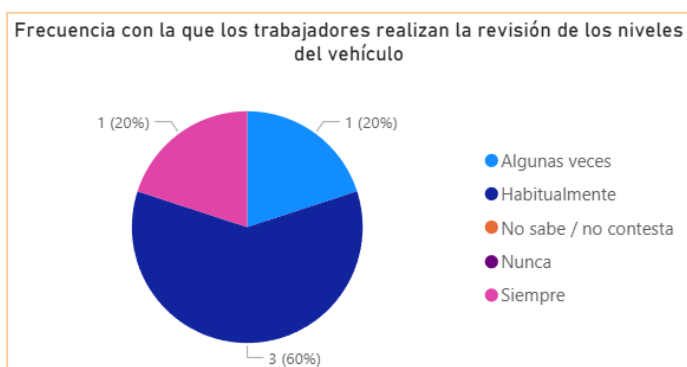
| Periodicidad | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Siempre | 20,00 |
| Habitualmente | 80,00 |
| Algunas veces | 0 |
| Nunca | 0 |
| No sabe / no contesta | 0 |



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

El 20% de los trabajadores revisan siempre los niveles del vehículo, mientras que un 60% lo hacen habitualmente y un 20% algunas veces.

| Periodicidad | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Siempre | 20,00 |
| Habitualmente | 60,00 |
| Algunas veces | 20,00 |
| Nunca | 0 |
| No sabe / no contesta | 0 |



Es necesario indicar que todos estos trabajadores disponen de vehículo de empresa de alquiler o renting. Estos vehículos están obligados a pasar la revisión anualmente siendo avisados para ello por la empresa de alquiler o renting.

Uso del cinturón o casco

El 100% de los trabajadores que contestaron a la encuesta usan el cinturón de seguridad. Del casco no hay respuestas dado que no usan motos o ciclomotores.

Conducción después de consumir alcohol

El 100% de los trabajadores que contestaron a la encuesta nunca conducen después de haber consumido alcohol.

Uso del teléfono móvil durante la conducción

El 80% de los trabajadores nunca usa el teléfono móvil durante la conducción mientras que un 20% lo hacen algunas veces.

Es necesario indicar que todos los trabajadores de campo utilizan obligatoriamente el teléfono móvil en su trabajo en carretera tanto para estar localizables como para recibir avisos habituales sobre la marcha, para responder a las demandas del propio trabajo, de comunicación con los servicios de conservación vigilados y con la oficina. Todos los trabajadores de campo hacen uso del manos libres.

| Periodicidad | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Siempre | 0 |
| Habitualmente | 0 |
| Algunas veces | 20,00 |
| Nunca | 80,00 |
| No sabe / no contesta | 0 |



Conducción superando los límites de velocidad permitidos en la vía

El 60% de los trabajadores algunas veces conduce a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el 40% no lo hace.

| Periodicidad | % de trabajadores |
|-----------------------|-------------------|
| Siempre | 0 |
| Habitualmente | 0 |
| Algunas veces | 60,00 |
| Nunca | 40,00 |
| No sabe / no contesta | 0 |



Conclusiones de los hábitos de conducción

- El 40% realizan siempre o habitualmente la revisión del vehículo de acuerdo a los criterios del fabricante, y un 20% lo hace algunas veces.
- El 20% de los trabajadores siempre revisan el estado de las ruedas mientras que un 80% lo hacen habitualmente.
- El 20% de los trabajadores revisan siempre los niveles del vehículo, mientras que un 60% lo hacen habitualmente y un 20% algunas veces.

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 17 de 46 | | | |

- El 100% de los que respondieron a la encuesta utiliza siempre el cinturón seguridad.
- El 100% de los que respondieron a la encuesta conducen sin haber consumido alcohol.
- El 80% de los trabajadores nunca usa el teléfono móvil durante la conducción mientras que un % lo hacen algunas veces. Todos los trabajadores de campo hacen uso del manos libres.
- El 60% de los trabajadores algunas veces conducen a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el 40% no lo hace.

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 los últimos 5 años, se ha registrado 1 accidente de tráfico con daños materiales (sin víctimas) donde estuvo implicado un trabajador y vehículo de **ALAUDA TARANCÓN**. Las características más relevantes de este accidente fueron:

| Año | Desplazamiento | Causas | Consecuencias | Acciones correctoras adoptadas y/o propuestas |
|------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2020 | En misión | Trabajar sin proteger o asegurar en lugares de trabajos inseguros. El tipo de parada no permite adoptar mayores medidas de protección. | Pérdida de tiempo en la gestión de reparación del vehículo. Costes monetarios estimados inmediatos: 400€ | Información y sensibilización respecto a los riesgos existentes, y refuerzo de la información. Formación en relación a las medidas a tomar para reducir los riesgos en desplazamientos. |

Del accidente anterior es necesario indicar que el accidente de la tabla anterior sucede cuando el vehículo estaba parado en el arcén con su dispositivo rotativo doble de luz LED reglamentario y bien señalizado mientras el trabajador estaba fuera del vehículo tomando fotos de un trabajo de conservación en la carretera. La parada en el arcén es muy habitual en el caso de los trabajos de vigilancia no pudiéndose adoptar mayores medidas de protección.

ALAUDA tiene a disposición de todos los trabajadores una Guía de buenas prácticas en seguridad vial. Esta guía, que ha sido compartida con todos los trabajadores, incluye buenas prácticas 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

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|---------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 18 de 46 | | | |

jornada laboral, “en misión”, y fomento del cambio modal hacia los modos más sostenibles de transporte (a pie, en bicicleta, o en transporte público).

8.3. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES PARA TENER EN CUENTA

El centro de trabajo es un centro COEX ubicado en el punto kilométrico 79 de la A-3, en su margen izquierdo, junto a la calzada decreciente (sentido Madrid). Se ubica en un entorno de campo aislado, a una distancia de 1 km del casco urbano de Tarancón. El centro COEX y el casco urbano de Tarancón están comunicados por la antigua travesía de la localidad que cuenta con mucho tránsito hacia la autovía y está parcialmente iluminada.

Estas condiciones hacen que no sea cómodo ni seguro su acceso a pie o en bicicleta.

A esto se suma que tampoco sea factible desplazarse hasta el centro de trabajo en transporte público porque Tarancón prácticamente carece de transporte público:

- Solo hay una línea de autobús urbana que conecta algunos barrios con el centro médico.
- La conexión con Madrid se realiza con una línea de autobuses interurbanos con una frecuencia de 8 autobuses al día por sentido.
- La línea de FF.CC. se encuentra actualmente cerrada.

Por otro lado, las actividades desarrolladas por los trabajadores se centran en el control de la concesionaria que se encarga de la conservación y explotación de la A-3 y la A-31, en un tramo lineal de estas autovías de unos 136 km de longitud. En consecuencia, los trabajadores que son vigilantes salen a diario a carretera y esto impide que puedan hacer teletrabajo.

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 80% de los trabajadores que respondieron a la encuesta tienen 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, preocupaciones 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.
- El 100% de los que respondieron a la encuesta conducen sin haber consumido alcohol.
- El 80% de los trabajadores nunca usa el teléfono móvil durante la conducción mientras que un 20% lo hacen algunas veces.
- El 60% de los trabajadores algunas veces conducen a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el 40% no lo hace.

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, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, etc.

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|--------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 19 de 46 | | | |

Como se ha comentado anteriormente, en los últimos 5 años se ha registrado 1 accidente donde estuviera implicado un trabajador y/o vehículo de **ALAUDA TARANCÓN**.

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

- El 40% realizan siempre o habitualmente la revisión del vehículo de acuerdo a los criterios del fabricante, y un 20% lo hace algunas veces.
- El 20% de los trabajadores siempre revisan el estado de las ruedas mientras que un 80% lo hacen habitualmente.
- El 20% de los trabajadores revisan siempre los niveles del vehículo, mientras que un 60% lo hacen habitualmente y un 20% 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 TARANCÓN**, 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 60% de estos trabajadores (4 trabajadores) recorren más de 50 km desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo. Un trabajador recorre entre 1 y 5 km y otro menos de 1 km.
- El 50% de los trabajadores respondieron que tardan menos de 10 minutos en llegar al trabajo mientras que el resto tarda entre 1 y 2 horas o más de 2 horas.
- El coche es el único principal medio de desplazamiento in itinere. 1 trabajador indica que utiliza el tren como medio de desplazamiento secundario. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo y, además, dejan claro que nunca los emplearían.
- El 100% de los trabajadores que contestaron a la encuesta realiza desplazamientos dentro de su jornada laboral (desplazamientos en misión).
- El coche de empresa es el único medio principal para realizar estos desplazamientos en misión. De forma secundaria 1 trabajador suele desplazarse en autobús interurbano. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo y, además, dejan claro que nunca los emplearían.
- El 40% de los trabajadores se desplazan entre 1.000 y 2.500 km y un 20% recorren más de 5.000 km o entre 500 y 1.000 km o menos de 500 m.
- El 40% de los trabajadores dedican entre 3 y 5 h y un 20% emplean entre 2 y 7 h ó 1 y 3 h o menos de 1 h.

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-----------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 20 de 46 | | | |

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.

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. Todos los trabajadores de **ALAUDA TARANCÓN** realizan desplazamientos en misión.

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 (todo los trabajadores que contestaron a la encuesta) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Factor de edad | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| 18 < Edad < 25 años | 0,00% | Alto | 3 |
| 26 < Edad < 40 años | 0,00% | Medio | 2 |
| 41 < Edad < 50 años | 20,00% | Bajo | 1 |
| Edad > 51 años | 80,00% | Medio | 2 |
| Nivel medio de exposición: MEDIO | | | 2 |

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

- Factor de edad: **Nivel de Exposición Medio.**

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 (todo los trabajadores que contestaron a la encuesta) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Frecuencia de la revisión del vehículo | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| Siempre | 40,00% | Bajo | 1 |
| Habitualmente | 40,00% | Bajo | 1 |
| Algunas veces | 20,00% | Medio | 2 |
| Nunca | 0,00% | Alto | 3 |
| Nivel medio de exposición: BAJO | | | 1 |

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal 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 (todo los trabajadores que contestaron a la encuesta) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Frecuencia de la revisión de las ruedas | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| Siempre | 20,00% | Bajo | 1 |
| Habitualmente | 28,57% | Bajo | 1 |
| Algunas veces | 28,57% | Medio | 2 |
| Nunca | 0,00% | Alto | 3 |
| Nivel medio de exposición: BAJO | | | 1 |

Con esta información, el nivel de exposición al riesgo del personal 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 (todo los trabajadores que contestaron a la encuesta) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Frecuencia de la revisión de los niveles del vehículo | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| Siempre | 20,00% | Bajo | 1 |
| Habitualmente | 60,00% | Bajo | 1 |
| Algunas veces | 20,00% | Medio | 2 |
| Nunca | 0,00% | Alto | 3 |
| Nivel medio de exposición: BAJO | | | 1 |

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

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

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 |

El 100% de los trabajadores nunca conducen después de haber consumido alcohol.

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

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|---------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 23 de 46 | | | |

- Factor de conducción después de consumir alcohol: Nivel de Exposición Bajo.

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 (todo los trabajadores que contestaron a la encuesta) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Frecuencia de uso del móvil durante la conducción | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| Siempre | 0,00% | Alto | 3 |
| Habitualmente | 0,00% | Alto | 3 |
| Algunas veces | 20,00% | Alto | 3 |
| Nunca | 80,00% | Bajo | 1 |
| Nivel medio de exposición: MEDIO | | | 2 |

Con esta información, aunque con la información disponible el nivel de exposición al riesgo del personal CON desplazamientos en misión sería medio, dado que todos los conductores hacen uso del manos libre se considera:

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

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 (todo los trabajadores que contestaron a la encuesta) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Frecuencia conducción superando los límites de velocidad | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| Siempre | 0,00% | Alto | 3 |
| Habitualmente | 0,00% | Alto | 3 |
| Algunas veces | 60,00% | Alto | 3 |
| Nunca | 40,00% | Bajo | 1 |
| Nivel medio de exposición: MEDIO | | | 2 |

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

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

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 | 20,00% | Bajo | 1 |
| Entre 1 y 5 km | 20,00% | Bajo | 1 |
| Entre 6 y 10 km | 0,00% | Medio | 2 |
| Entre 11 y 25 km | 0,00% | Medio | 2 |
| Más de 26 km | 60,00% | Alto | 3 |
| Nivel medio de exposición: MEDIO | | | 2 |

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

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

Tiempo de desplazamiento al centro de trabajo

| Tiempo de desplazamiento al centro de trabajo | |
|-----------------------------------------------|---------------------------|
| Tiempo de desplazamiento al centro de trabajo | Nivel de riesgo de suceso |
| Menos de 10 minutos | Bajo |
| Entre 10 y 30 minutos | Bajo |
| Entre 30 minutos y 1 hora | Medio |
| Entre 1 y 2 horas | Medio |
| Más de 2 horas | Alto |

| Conjunto del personal | | | |
|-----------------------------------------------|--------------|-------------------------------|-------|
| Tiempo de desplazamiento al centro de trabajo | Trabajadores | Nivel de exposición al riesgo | Valor |
| Menos de 10 minutos | 50,00% | Bajo | 1 |
| Entre 10 y 30 minutos | 0,00% | Bajo | 1 |
| Entre 30 minutos y 1 hora | 0,00% | Medio | 2 |
| Entre 1 y 2 horas | 25,00% | Alto | 3 |
| Más de 2 horas | 25,00% | Alto | 3 |
| Nivel medio de exposición: MEDIO | | | 2 |

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 25 de 46 | | | |

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

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

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 | 20,00% | Bajo | 1 |
| Entre 500 y 1.000 km | 20,00% | Medio | 2 |
| Entre 1.000 y 2.500 km | 40,00% | Medio | 2 |
| Entre 2.500 y 5.000 km | 0,00% | Alto | 3 |
| Más de 5.000 km | 20,00% | Alto | 3 |
| Nivel medio de exposición: MEDIO | | | 2 |

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

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

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 | | X | | | X | | | | X | | |

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|----------------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 29/04/2025 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 26 de 46 | | | |

Se ha considerado todo el personal porque todos los trabajadores que respondieron al cuestionario realizan todos desplazamiento en misión.

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

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 **ALAUDA** no puede actuar sobre los inconvenientes que indicaron los trabajadores sobre su uso (distancia al centro de trabajo 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 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

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 27 de 46 | | | |

En el caso de los 3 últimos factores intermedios, el seguimiento será anual. **ALAUDA** no siempre es conocedora de las multas y sanciones de tráfico de los trabajadores por lo cual la información se obtendrá de las encuestas de movilidad que se envían a los trabajadores anualmente.

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.

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 conducción y movilidad segura, eficiente y sostenible | Pendiente | LP | Formar a los trabajadores para que tomen conciencia de la importancia de una conducción y movilidad segura, eficiente y sostenible. Su implantación depende de numerosos factores. |
| Establecer una "Programa de promoción de la movilidad segura y sostenible" | Implementada y en desarrollo continuo | NP | El programa pretender servir de refuerzo y/o incentivo que promocióne la movilidad y conducción 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

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 28 de 46 | | | |

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

ALAUDA no puede actuar en este campo, por lo cual, no se propone un objetivo relacionado con la vía y su entorno.

12.3. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR EN EL USO DE CONDICIONES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

ALAUDA no puede actuar sobre los inconvenientes que indicaron los trabajadores sobre su uso (distancia al centro de trabajo 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.

12.4. 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 | Al alquilar los vehículos de empresa analizan los 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 ● Botiquín ● Equipo de extinción de incendios | En desarrollo | MP | Todos los vehículos de empresa disponen de avisadores acústicos y visuales. Se corroborará que disponen de botiquines y equipos de extinción de incendios, estando implementada esta cuestión en los cuestionarios de movilidad. |
| 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 | NP | 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: | 29/04/2025 0 |
| Página 29 de 46 | | | |

12.5. 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. Si algún trabajador carece de esta flexibilidad deriva de aspectos personales, de necesidades del cliente, o de las características del propio trabajo a desarrollar. |
| 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 | NO | 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

12.6. 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 | Implantada | NP | Se dispone de una Guía de buenas prácticas de seguridad vial (anexo 3), compartida con los trabajadores, en donde se desaconseja el uso del teléfono durante la conducción y, si se hiciera, se indica la obligación de usar un sistema de 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: | 29/04/2025 0 |
| Página 30 de 46 | | | |

12.7. 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 | Implantada | NP | 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 ha creado el correo participacionyconsulta@alaudaingenieria.es tanto para las comunicaciones realizadas a los trabajadores como para la participación del trabajador aportando las sugerencias que considere oportunas |
| 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

12.8. ACCIONES ENCAMINADAS A LA MEJORA DE PROCEDIMIENTOS

| ACCIÓN | ESTADO | PLAZO | OBSERVACIONES |
|---------------------------------------------|---------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Actualización de las encuestas de movilidad | En desarrollo | MP | 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

12.9. 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.

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: Revisión: | 29/04/2025 0 |
| Página 31 de 46 | | | |

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.

13. IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

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

Se facilitará información a los diferentes estamentos de **ALAUDA TARANCÓN** 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 TARANCÓN**
- 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 | Ene-25 | Feb-25 | Mar-25 | Abr-25 | May-25 | Ene-25 | De Jun-25 a Jun-26 | De Jun-26 a Ago-26 | De Sep-26 a Jun-28 |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 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 2026).

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: | 19/11/2024 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 33 de 46 | | | |

15. SEGUIMIENTO DEL PLAN

Dado que la accidentalidad vial que presenta **ALAUDA TARANCÓN** 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

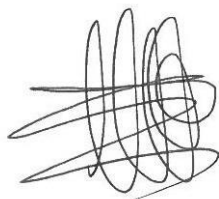
Esta revisión anual se realizará al inicio del siguiente año de implantación del plan (enero 2026).

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 TARANCÓN**.

16. CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD

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

En Tarancón, a 29 de abril de 2025



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

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-----------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 19/11/2024 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 34 de 46 | | | |

ANEXOS - DOCUMENTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

ANEXO 1: ANÁLISIS DE LAS DIFICULTADES DE MOVILIDAD DE VISITANTES

1. Poco de acuerdo

5. Muy de acuerdo

| PROBLEMA A RESOLVER | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| Ausencia de medios de transporte público adecuados a ALAUDA TARANCÓN | | | | | x |
| Insuficiencia de espacio de aparcamiento para visitas a ALAUDA TARANCÓN | x | | | | |
| Ausencia de aparcamiento en las inmediaciones | | x | | | |
| Dificultad de localización de ALAUDA TARANCÓN | | | | x | |
| Mal estado de las vías de acceso a ALAUDA TARANCÓN | | | 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 | | | | |

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|-----------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: Revisión: | 19/11/2024 0 |
| Página 36 de 46 | | | |

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 Tarancón 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 Tarancón. 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!

| | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------|----------------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 19/11/2024 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 37 de 46 | | | |

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 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Quando haces estos desplazamientos, ¿cuánto tiempo de tu jornada laboral empleas en ellos?</p> | <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 |
| <p>¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en su jornada laboral?</p> | |

TELETRABAJO

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

| | |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>¿Cuántos días a la semana teletrabajas?</p> | <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.

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Aproximadamente, ¿a cuántos kilómetros está tu domicilio de tu lugar de trabajo?</p> | <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 |
| <p>¿Cuánto tiempo dedicas a desplazarte de tu casa a tu centro habitual de trabajo?</p> | <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 <u>a llevar a otros compañeros en tu coche...</u> | <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 <u>ir en el coche de otros compañeros...</u> | <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: | 19/11/2024 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 45 de 46 | | | |

| | | | | |
|-----------------------------|-----------|----------|--------|----------|
| En estos accidentes eras... | | | | |
| | Conductor | Ocupante | Peatón | Ciclista |
| In itínera | | | | |
| En misión | | | | |

| | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-----------|------------|
| ALAUDA INGENIERÍA | PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | FORMATO | |
| | | Formato: | FM.PLANMOV |
| | | Fecha: | 19/11/2024 |
| | | Revisión: | 0 |
| Página 46 de 46 | | | |

ANEXO 3: GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL