

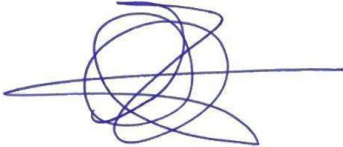
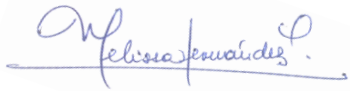
ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 1 de 46			



## PLAN DE SEGURIDAD VIAL

DELEGACIÓN DE VALENCIA:  
AVD. TAMARINDOS Nº23 PTA.2

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

Revisión nº:  1	Elaborado:    Almudena Celeiro González Especialista de seguridad viaria  Fecha: 29/05/2025	Revisado y Aprobado:    Melissa Hernández Navarro Responsable de Calidad  Fecha: 29/05/2025
-----------------------	---	---

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 2 de 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 .....	4º
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 .....	16
9.	ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO .....	17
10.	EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DERIVADOS DE LA MOVILIDAD .....	19
	10.1. ASIGNACIÓN DEL NIVEL DE EXPOSICIÓN A LOS PUESTOS DE TRABAJO .....	19
	10.2. VALORACIÓN DEL RIESGO .....	25
11.	OBJETIVOS Y FACTORES DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE.....	25
12.	IMPLANTACIÓN DE ACCIONES .....	26
	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.....	27
	12.3. ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR EN EL USO DE CONDICIONES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE .....	27
	12.4. ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS.....	27
	12.5. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE .....	28
	12.6. ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES EN LOS DESPLAZAMIENTOS .....	29
	12.7. ACCIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN INTERNA DE LA EMPRESA.....	29
	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 .....	30
14.	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	30
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

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
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 Valencia de Alauda Ingeniería, S.A.** (en adelante **ALAUDA VALENCIA**) 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 Valencia**.

## 3. DEFINICIONES

### MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

### PLANES DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN EMPRESAS

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

### REPARTO MODAL

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

### INCIDENTE

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

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

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

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

### ACCIDENTE “IN ITINERE”

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

### ACCIDENTES IN MISIÓN

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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 4 de 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](http://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](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 VALENCIA** 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

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 5 de 46			

- Infraestructura (dotación de medios): dispone de 1 plaza de aparcamiento alquilada. Cuando hay más de un trabajador que acude al centro de trabajo, solo 1 aparca en la plaza alquilada y el resto aparca en la vía pública.
- 8 automóviles alquilados o en renting:
  - 5 en renting con BBVA Autoorenting
  - 1 en renting con Leasplan
  - 2 en renting con Northgate

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

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

## 6.1. COORDINACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad, una vez implantado, debe ser actualizado siempre que haya nuevas incorporaciones de trabajadores a **ALAUDA VALENCIA**. 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 VALENCIA**:

- 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 VALENCIA** 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 VALENCIA**.

Para la realización de esta, se mandó a cada trabajador asociado al centro de trabajo de Valencia 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 69,76%, habiéndose recibido 7 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.

Grupo de edad	% de trabajadores
Entre 18 y 25 años	0
Entre 26 y 40 años	0
Entre 41 y 50 años	14,29
Mayor de 51 años	85,71
<b>Total</b>	<b>100,00</b>



El 85,71% de los trabajadores tienen una edad mayor a los 51 años, siendo el grupo de edad más abundante seguido con un 14,29% 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. Un 14,29% también tienen el permiso A para conducir cualquier tipo de motocicleta y triciclo de motor.

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

Para este análisis solo se ha tenido en cuenta la respuesta de los 6 trabajadores que indicaron que no tenían teletrabajo al 100%.

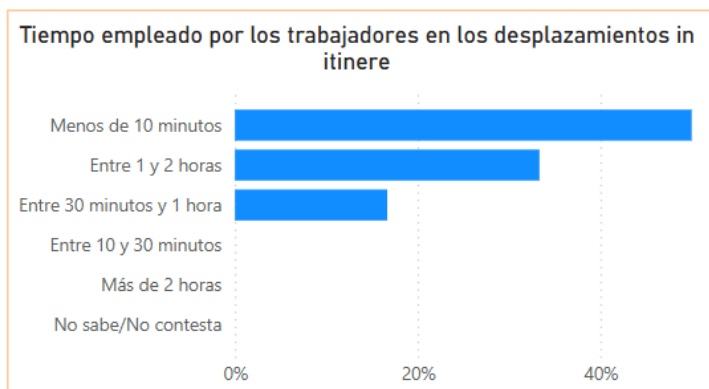
Se observa que el 83,33% de estos trabajadores recorren más de 50 km desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo mientras que el 16,67% (1 trabajador) recorre una distancia está comprendida entre 11 y 25 km.

Km recorridos	% de trabajadores
Menos de 1 km	0
Entre 1 y 5 km	0
Entre 6 y 10 km	0
Entre 11 y 25 km	16,67
Entre 26 y 50 km	0
Más de 50 km	83,33
No sabe / No contesta	0
<b>Total</b>	<b>100,00</b>



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

Tiempo empleado	% de trabajadores
Menos de 10 minutos	50,00
Entre 10 y 30 minutos	0
Entre 30 minutos y 1 hora	16,67
Entre 1 y 2 horas	33,33
Más de 2 horas	0
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

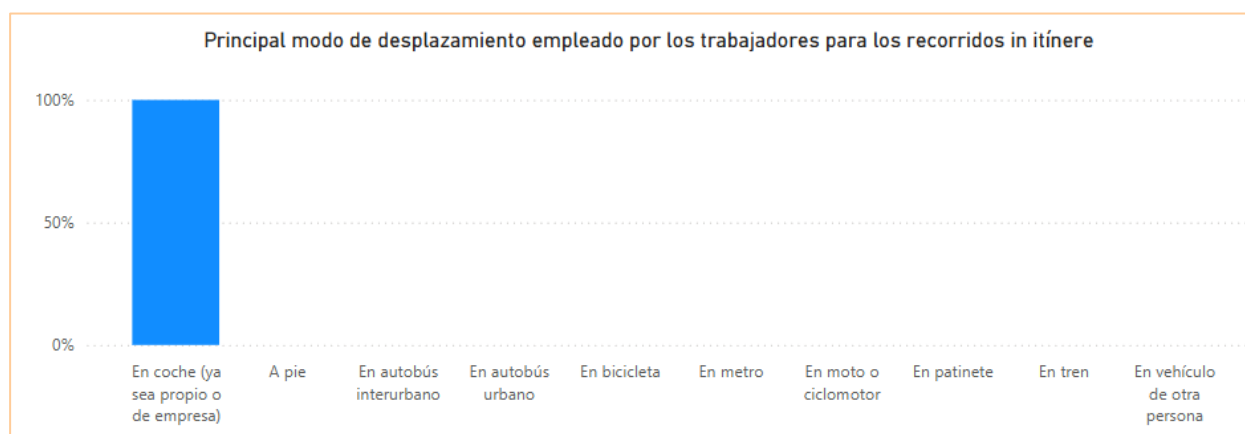


Se observa que no hay concordancia entre las distancias indicadas por los trabajadores y los tiempos empleados. 2 de los 3 trabajadores que han indicado que tardan menos de 10 minutos en llegar a la oficina también han contestado que la distancia entre su lugar de residencia y el centro de trabajo es superior a 50 km. Esto indica que es necesario definir mejor el cuestionario a rellenar por los trabajadores para evitar estas incoherencias.

Las distancias reflejadas en las respuestas entre el lugar de residencia y el centro de trabajo implican que, para el 83,33% de los trabajadores, no sea factible desplazarse con medios sostenibles como a pie o en bicicleta.

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%	16,67%	83,33%
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%	0%	100%
En autobús urbano	0%	16,67%	83,33%
En autobús interurbano	0%	0%	100%
En tren	0%	16,67%	83,33%



En cuanto al modo de desplazamiento secundario, el 16,67% se desplace a pie, en autobús urbano o en tren. El resto de medios de transporte incluidos en la encuesta no son empleados para acudir al lugar de trabajo. Además, dejan claro que nunca emplean el autobús interurbano, el metro, la moto o ciclomotor, el vehículo compartido, la bicicleta y el patinete en los desplazamientos in itinere.

Como se ha indicado anteriormente, hay 1 plaza de aparcamiento alquilado. Cuando acuden al lugar de trabajo más de un trabajador en diferentes vehículos, uno de ellos aparca en dicho aparcamiento y el resto en la vía pública.

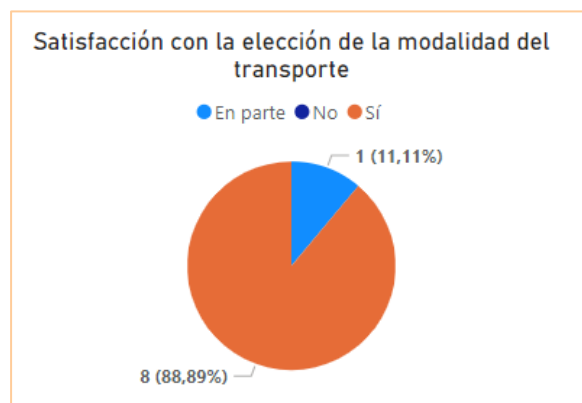
A continuación, se incluyen unas tablas donde se observan las ventajas e inconvenientes que los trabajadores han valorado sobre cada uno de los modos de desplazamiento incluidos en la encuesta.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
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	0
	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 coche, moto o furgoneta	Ninguno. Me es muy cómodo y no quiero cambiar	16,67
	Tráfico denso o retenciones	50,00
	Me cuesta encontrar sitio para aparcar	11,11
	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	16,67
	Al llegar al trabajo no me puedo asear, ni guardar el equipamiento	0
En transporte público ya sea autobús urbano o interurbano, metro y/o tren	Ninguno. Estoy contento de su funcionamiento	16,67
	Tengo que salir muy temprano	0
	Tengo que hacer varios cambios de transporte	0
	El horario del transporte público es inadecuado	0
	Tengo que andar demasiado desde mi domicilio	0
	Es caro	0
	No es compatible con la metodología de trabajo	0
	Tengo que andar demasiado desde la parada hasta el centro de trabajo	0
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

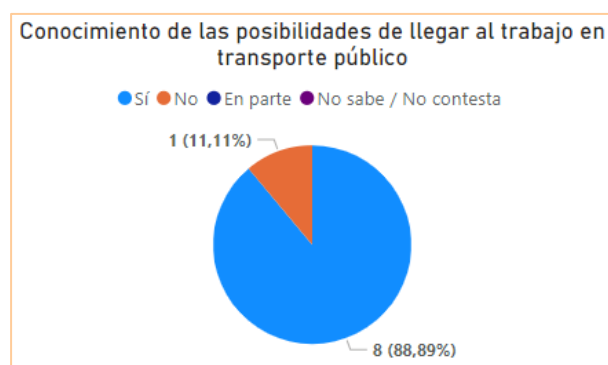
En la encuesta se preguntaba a los trabajadores por la satisfacción con su elección de la modalidad del transporte, obteniendo el 83,33% de respuestas positivas.

Satisfacción con la elección de la modalidad de transporte	% de trabajadores
Sí	83,33
No	0
En parte	16,67



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 50% de respuestas positivas.

Conocimiento de alternativas en Tte. público	% de trabajadores
Sí	50,00
No	0
En parte	33,33
No sabe / No contesta	16,67



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.

Forma de desplazamiento	Condición de aceptación	% de trabajadores
A pie	En ningún caso, no es posible	83,33
	Si el recorrido fuese del todo seguro para los peatones	0
	No sabe / no contesta	16,67
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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 11 de 46			

Forma de desplazamiento	Condición de aceptación	% de trabajadores
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	50,00
	Si se comparten los gastos	16,67
	Si a cambio obtengo alguna contraprestación (pago de gasolina, facilidades de aparcamiento, ...)	0
	Siempre y cuando no tenga que perder mucho tiempo para recogerlos	33,33
	Solo a la vuelta	0
	Sólo a la ida	0
	No sabe / no contesta	0
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?	Aumentar la frecuencia del transporte público	

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

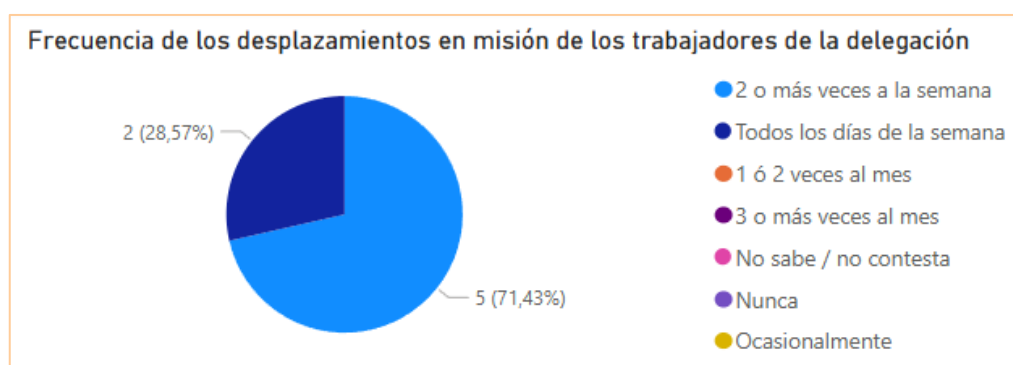
- El 83,33% de los trabajadores recorren más de 50 km desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo mientras que el 16,67% (1 trabajador) recorre una distancia está comprendida entre 11 y 25 km.
- Las distancias entre el lugar de residencia y el centro de trabajo implican que, para el 83,33% de los trabajadores, no sea factible desplazarse con medios sostenibles como a pie o en bicicleta.
- El tiempo necesario para realizar estos desplazamiento in itinere es, en la mayoría de los casos, de menos de 30 minutos. Es necesario definir mejor el cuestionario de movilidad para evitar incongruencias en las contestaciones.
- El coche es el único principal medio de desplazamiento in itinere.
- El 16,67% de los trabajadores se desplaza a pie, en autobús urbano o en tren.
- Los trabajadores nunca emplean el autobús interurbano, el metro, la moto o ciclomotor, el vehículo compartido, la bicicleta y el patinete en los desplazamientos in itinere.

- Los principales inconvenientes de ir al trabajo en vehículo propio o de empresa son, por orden de importancia, que el tráfico es muy denso o hay retenciones, el acceso o salida es peligroso, y es difícil encontrar sitio para aparcar.
- Los trabajadores no han manifestado inconvenientes a otros medios de transporte debido, principalmente, a su escaso o nulo uso.
- El 83,33% de los trabajadores está satisfecho con su elección de la modalidad del transporte y únicamente el 50% contesta positivamente a la pregunta sobre el conocimiento de alternativas en transporte público.
- El 50% no está dispuesto a usar el transporte público por no ser posible y el 16,67% lo usarían si tuvieran disponibilidad horaria, estuviera más cerca de su domicilio o le dejara más cerca del centro de trabajo.
- El 50% no está dispuesto a llevar a otros compañeros en su vehículo por no ser posible, el 33,33% lo haría si no tuviera que perder mucho tiempo en recogerlos, y el 16,67% si se compartieran los gastos.
- El 28,57% de los trabajadores estarían dispuestos a ir en el coche de otros compañeros si coincidieran exactamente en el horario o si lo recogieran cerca del domicilio. Otro 28,57% indica que no lo haría porque no es posible.

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

La frecuencia más habitual de los desplazamientos en misión entre los trabajadores es de como mínimo 2 veces a la semana (71,43%), sin embargo hay un importante porcentaje que los realiza diariamente (28,57%).

Desplazamientos dentro de la jornada laboral	% de trabajadores
Todos los días de la semana	28,57
2 o más veces a la semana	71,43
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	16,67%	83,33%
En patinete	0	0	100%
En bicicleta	0	0	100%
En moto o ciclomotor	0	0	100%
En coche particular	0	12,50%	0
En coche de empresa	100%	0	0
En metro	0	16,67%	83,33%
En autobús urbano	0	0	100%
En autobús interurbano	0	16,67%	83,33%
En tren	0	0	100%

El medio de desplazamiento secundario está más distribuido entre desplazarse a pie, en coche particular, en metro y en autobús interurbano. Y nunca se desplazarían en patinete, bicicleta, moto o ciclomotor, metro y autobús interurbano.

Atendiendo a los resultados de la encuesta, al 71,43% de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión el medio de desplazamiento empleado para llegar al puesto de trabajo no le condiciona en la elección del modo de desplazamiento en misión. Esto es debido a que ambos modos de desplazamiento se hacen principalmente con coche particular o de empresa.

La mayoría de los trabajadores se desplazan más de 1.000 km como media al mes, y un 42,86% lo hace entre 1.000 y 2.500 km.

Km recorridos	% de trabajadores
Menos de 500 km	14,29
Entre 500 y 1.000 km	0
Entre 1.000 y 2.500 km	42,86
Entre 2.500 y 5.000 km	28,57
Más de 5.000 km	14,29
No sabe / No contesta	0



Estas distancias se corresponden con el tiempo empleado en el desplazamiento en itinerario, siendo en la mayoría de los casos...

Tiempo empleado	% de trabajadores
Menos de 1 h	14,29
Entre 1 y 3 h	28,57
Entre 3 y 5 h	57,14
Entre 5 y 7 h	0
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?
No se puede reducir o es complicado
Mediante una planificación previa de las rutas
Acercando la oficina a las obras

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

- El 71,43% de los trabajadores realiza desplazamientos en misión como mínimo 2 veces a la semana y un 28,57% lo realiza diariamente.
- El coche de empresa es el único medio principal para realizar estos desplazamientos en misión. De forma secundaria suelen desplazarse a pie, en coche particular, en metros o en autobús interurbano. Nunca usan el patinete, bicicleta, moto o ciclomotor, autobús urbano o tren.
- El 42,86% de los trabajadores se desplaza como media entre 1.000 y 2.500 km al mes, un 28,57% entre 2.500 y 5.000 km, un 14,29% más de 5.000 km, y otro 14,29% menos de 500 km.
- El 57,14% de los trabajadores dedica entre 3 y 5 h dentro de la jornada laboral a los desplazamientos en misión, un 28,57% entre 1 y 3 h, y un 14,29% menos de 1 h.
- Al 71,43% de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión el medio de desplazamiento empleado para llegar al puesto de trabajo no le condiciona en la elección del modo de desplazamiento en misión.
- 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 hacer una planificación previa de las rutas o acercar la oficina a la obra.

#### Hábitos de conducción

Dado que todos los trabajadores que respondieron a la encuesta usan el coche como medio principal de desplazamiento al trabajo, a continuación, es importante analizar sus hábitos de conducción.

#### *Revisión del vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante*

Entre los trabajadores que respondieron a la encuesta, el 57,14% realizan siempre dicha revisión. Un 28,57% lo hacen habitualmente y un 14,29% algunas veces.

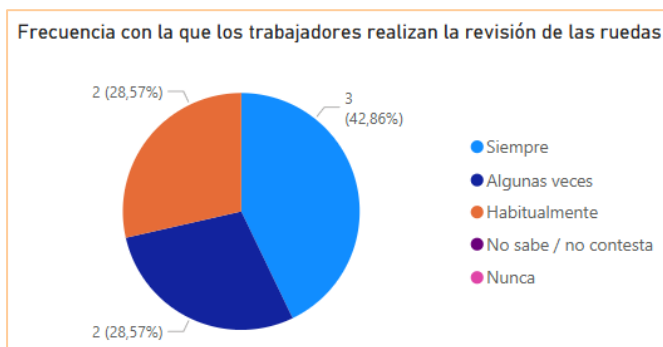
Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	57,14
Habitualmente	28,57
Algunas veces	14,29
Nunca	0
No sabe / no contesta	0



### Revisión del estado de las ruedas

Menos de la mitad de los trabajadores respondieron que siempre revisan el estado de las ruedas (42,86%). Un 28,57% lo hacen habitualmente o algunas veces.

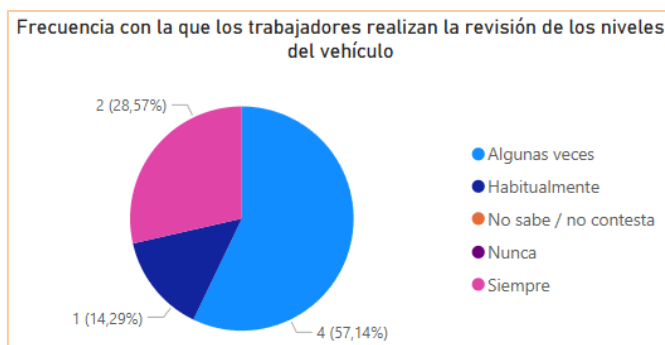
Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	42,86
Habitualmente	28,57
Algunas veces	28,57
Nunca	0
No sabe / no contesta	0



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

El 28,57% de los trabajadores revisan siempre los niveles del vehículo, mientras que un 57,14% lo hacen algunas veces. Un 14,29% lo hacen habitualmente.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	28,57
Habitualmente	14,29
Algunas veces	57,14
Nunca	0
No sabe / no contesta	0



### 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 57,14% de los trabajadores nunca usan el teléfono móvil durante la conducción mientras que un 42,86% lo hacen algunas veces.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	0
Habitualmente	0
Algunas veces	42,86
Nunca	57,14
No sabe / no contesta	0



### Conducción superando los límites de velocidad permitidos en la vía

El 28,57% de los trabajadores nunca conducen a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el resto (71,43%) lo hace algunas veces.

Periodicidad	% de trabajadores
Siempre	0
Habitualmente	0
Algunas veces	71,43
Nunca	28,57
No sabe / no contesta	0



### Conclusiones de los hábitos de conducción

- El 57,14% realizan siempre una revisión del vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante, un 28,57% lo hacen habitualmente y un 14,29% algunas veces.
- El 42,86% de los trabajadores respondieron que siempre revisan el estado de las ruedas y un 28,57% lo hacen habitualmente o algunas veces.
- El 28,57% de los trabajadores revisan siempre los niveles del vehículo, mientras que un 57,14% lo hacen algunas veces y un 14,29% lo hacen habitualmente.
- 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 57,14% de los trabajadores nunca usan el teléfono móvil durante la conducción mientras que un 42,86% lo hacen algunas veces.
- El 28,57% de los trabajadores nunca conducen a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el 71,43% lo hace algunas veces.

## 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

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato: FM.PLANMOV Fecha: 29/05/2025 Revisión: 1	
		Página 17 de 46	

- Acciones correctoras adoptadas y/o propuestas
- Seguimiento de la ejecución y eficacia de la posible acción correctora

En los últimos 5 años, se han registrado 2 accidentes de tráfico donde estuvieron implicados un trabajador y vehículo de **ALAUDA VALENCIA**. Uno de ellos fue con daños materiales (sin víctimas) y el otro con una víctima con heridas leves. Las características más relevantes de este accidente fueron:

Año	Desplazamiento	Causas	Consecuencias	Acciones correctoras adoptadas y/o propuestas
2023	In itinere	Estallido accidental de la rueda, que en teoría estaba en buen estado, y con la presión de aire correcta.	Daños materiales al vehículo sin coste para la empresa	Cumplir con los ciclos de mantenimiento del vehículo, yendo a los talleres indicados, y realizando la inspección y sustitución de aceites, ruedas, frenos y demás elementos del vehículo.
2024	En misión	El conductor no percibe el stop, la señalización vertical estaba borrada pero en las señales viales del suelo sí se reconoce el stop.	Dolores cervicales del conductor	Sensibilizar sobre los riesgos existentes en los desplazamientos e informar de las normas de circulación en glorietas.

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

## 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 85,71% 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 57,14% de los trabajadores nunca usan el teléfono móvil durante la conducción mientras que un 42,86% lo hacen algunas veces.
- El 28,57% de los trabajadores nunca conducen a velocidad superior a la permitida en la vía mientras que el 71,43% lo hace algunas veces.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 1
		Página 18 de 46	

### 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.

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

- El 57,14% realizan siempre una revisión del vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante, un 28,57% lo hacen habitualmente y un 14,29% algunas veces.
- El 42,86% de los trabajadores respondieron que siempre revisan el estado de las ruedas y un 28,57% lo hacen habitualmente o algunas veces.
- El 28,57% de los trabajadores revisan siempre los niveles del vehículo, mientras que un 57,14% lo hacen algunas veces y un 14,29% lo hacen habitualmente.

### 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 VALENCIA**, 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 83,33% de los trabajadores recorren más de 50 km desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo mientras que el 16,67% (1 trabajador) recorre una distancia está comprendida entre 11 y 25 km.
- El tiempo necesario para realizar estos desplazamiento in itinere es, en la mayoría de los casos, de menos de 30 minutos.
- El coche es el único principal medio de desplazamiento in itinere. El 16,67% de los trabajadores se desplaza a pie, en autobús urbano o en tren de forma secundaria.
- Los trabajadores nunca emplean el autobús interurbano, el metro, la moto o ciclomotor, el vehículo compartido, la bicicleta y el patinete en los desplazamientos in itinere.
- 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 suelen desplazarse a pie, en coche particular, en metros o en autobús interurbano. Nunca usan el patinete, bicicleta, moto o ciclomotor, autobús urbano o tren.
- El 42,86% de los trabajadores se desplaza como media entre 1.000 y 2.500 km al mes, un 28,57% entre 2.500 y 5.000 km, un 14,29% más de 5.000 km, y otro 14,29% menos de 500 km.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 19 de 46			

- El 57,14% de los trabajadores dedica entre 3 y 5 h dentro de la jornada laboral a los desplazamientos en misión, un 28,57% entre 1 y 3 h, y un 14,29% menos de 1 h.

## 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 VALENCIA** 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%	Alto	3
26 < Edad < 40 años	0%	Medio	2
41 < Edad < 50 años	14,29%	Bajo	1
Edad > 51 años	85,71%	Medio	2
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>			2

Hay un 85,71% de los trabajadores que tienen más de 51 años, y un 14,29 que tiene entre 41 y 50 años.

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	57,14%	Bajo	1
Habitualmente	28,57%	Bajo	1
Algunas veces	14,29%	Medio	2
Nunca	0,00%	Alto	3
Nivel medio de exposición: <b>BAJO</b>			1

Hay un 57,14 % de los trabajadores que siempre revisan el vehículo según los criterios del fabricante, un 28,57% lo hacen habitualmente y un 14,29% algunas veces.

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	42,86%	Bajo	1
Habitualmente	28,57%	Bajo	1
Algunas veces	28,57%	Medio	2
Nunca	0,00%	Alto	3
Nivel medio de exposición: <b>BAJO</b>			1

Hay un 42,86 % de los trabajadores que siempre revisan el estado de las ruedas, y un 28,57% lo hacen habitualmente o algunas veces.

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	28,57%	Bajo	1
Habitualmente	14,29%	Bajo	1
Algunas veces	57,14%	Medio	2
Nunca	0,00%	Alto	3
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>			2

Hay un 57,14 % de los trabajadores algunas veces revisan los niveles del vehículo, un 14,29% lo hacen habitualmente y solo un 28,57% lo hacen siempre.

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

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

#### Revisión del uso del cinturón o casco durante la conducción

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

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

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

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

**Revisión de conducción después de consumir alcohol**

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

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

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

- 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	42,86%	Alto	3
Nunca	57,14%	Bajo	1
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>			2

Hay un 57,14% de los trabajadores nunca utilizan el móvil mientras conducen y un 42,86% que lo hace algunas veces.

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

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

**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	71,43%	Alto	3
Nunca	28,57%	Bajo	1
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>			2

Hay un 71,43 % de los trabajadores que algunas veces conducen a velocidad superior a los límites de velocidad establecidos en la vía y un 28,57% que nunca lo hacen.

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	0,00%	Bajo	1
Entre 1 y 5 km	0,00%	Bajo	1
Entre 6 y 10 km	0,00%	Medio	2
Entre 11 y 25 km	16,67%	Medio	2
Más de 26 km	83,33%	Alto	3
Nivel medio de exposición: <b>ALTO</b>			3

Un 83,33% de los trabajadores se desplazan más de 50 km entre su domicilio y el centro de trabajo y un 16,67% recorren entre 11 y 25 km.

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

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

### 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	16,67%	Medio	2
Entre 1 y 2 horas	33,33%	Alto	3
Más de 2 horas	0,00%	Alto	3
Nivel medio de exposición: <b>MEDIO</b>			2

A pesar de la distancia recorrida, un 50% de los trabajadores tarda menos de 10 minutos en llegar al centro de trabajo desde su domicilio. Se observa una incongruencia en los datos debiendo ser analizado el cuestionario de movilidad para un mayor entendimiento por parte de los trabajadores.

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	14,29%	Bajo	1
Entre 500 y 1.000 km	0,00%	Medio	2
Entre 1.000 y 2.500 km	42,86%	Medio	2
Entre 2.500 y 5.000 km	28,57%	Alto	3
Más de 5.000 km	14,29%	Alto	3
Nivel medio de exposición: <b>ALTO</b>			3

Hay un 42,86% de los trabajadores que recorre entre 1.000 y 2.500 km mensuales en sus desplazamientos laborales, 28,57% recorre entre 2.500 y 5.000 km, y un 14,29% recorre más de 5.000 km o menos de 500 km.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 25 de 46			

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

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

## 10.2. VALORACIÓN DEL RIESGO

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

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

PUESTO	N. EXPOSICIÓN			N. RIESGO			VALORACIÓN				
	B	M	A	B	M	A	T	TO	M	I	IN
Personal		X			X				X		

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:

- Mantener en cero los accidentes viales laborales, tanto en jornada como "in itinere"

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato: FM.PLANMOV Fecha: 29/05/2025 Revisión: 1	
		Página 26 de 46	

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

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.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 1
Página 27 de 46			

### 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

### 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"> <li>• Avisadores acústicos y visuales, especialmente de cinturón de seguridad</li> <li>• Botiquín</li> <li>• Equipo de extinción de incendios</li> </ul>	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.

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 28 de 46			

ACCIÓN	ESTADO	PLAZO	OBSERVACIONES
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

## 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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 29 de 46			

## 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

## 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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha Revisión:	29/05/2025 1
Página 30 de 46			

## 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.

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 A CORUÑA** comienza con la presentación a todos los empleados y niveles jerárquicos, aplicando el siguiente procedimiento:

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

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

A cada estamento se le explicará lo siguiente:

- Qué es un plan de movilidad
- Por qué se quiere implantar un plan de movilidad en **ALAUDA VALENCIA**
- 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**.

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha: Revisión:	29/05/2025 1
Página 31 de 46			

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

A continuación, se adjunta el cronograma:

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato: FM.PLANMOV	Fecha: 29/05/2025
		Revisión: 1	
		Página 32 de 46	

ACTIVIDAD / MES	Jul-24	Ago-24	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dic-24	De Ene-25 a Ene-26	De Feb-26 a Mar-26	De Mar-27 a Dic-27
Encuesta a trabajadores									
Diagnóstico (incluyendo análisis de encuesta y estudio de accidentalidad)									
Fijación de objetivos e indicadores									
Definición de actuaciones									
Presentación a la dirección									
Presentación a los mandos									
Información a toda la plantilla									
Puesta en marcha de las medidas									
Actualización del Plan									
Estudio de accidentalidad del 1er año									

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

Este cronograma no incluye el seguimiento de los factores de seguridad vial intermedios y finales que tendrá una periodicidad semestral (realizándose el primero en enero de 2025).

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

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 33 de 46			

## 15. SEGUIMIENTO DEL PLAN

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

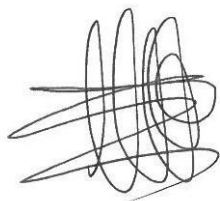
Esta revisión anual se realizará al inicio del siguiente año de implantación del plan (enero 2026).

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 VALENCIA**.

## 16. CIERRE DEL PLAN DE MOVILIDAD

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

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



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

ALAUDA INGENIERÍA	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
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 <b>ALAUDA VALENCIA</b>				x	
Insuficiencia de espacio de aparcamiento para visitas a <b>ALAUDA VALENCIA</b>		x			
Ausencia de aparcamiento en las inmediaciones		x			
Dificultad de localización de <b>ALAUDA VALENCIA</b>	x				
Mal estado de las vías de acceso a <b>ALAUDA VALENCIA</b>					
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:	29/05/2025
		Revisión:	1
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 A Coruña respondas a estas preguntas, a fin de que podamos hacerte en un corto plazo de tiempo, una oferta de desplazamiento sostenible a tu medida.

Cuando dispongamos de las respuestas, elaboraremos un plan de desplazamientos teniendo en cuenta las necesidades y preferencias de todos los trabajadores asociados al centro de trabajo de A Coruña. El plan será concretado con los representantes de los trabajadores una vez que existan, y todos aquellos trabajadores que lo deseen y una vez concluido se pondrá en práctica en el periodo de 18 meses.

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

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

¡Súbete al tren de nuestro Plan de movilidad!

DATOS DE IDENTIFICACIÓN GENERAL

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



<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 <b>a pie</b> , 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 <b>en coche</b> , ¿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 <b>en bicicleta</b> , ¿circulas por carril bici?	<input type="checkbox"/> No me desplazo en bicicleta <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		
Si habitualmente te desplazas <b>en bicicleta, moto, ciclomotor o coche</b> , 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 <b>andando</b> 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 <b>en bicicleta</b> 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 <b>usar el transporte público</b> 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"/>	

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato: Fecha: Revisión:	FM.PLANMOV 29/05/2025 1
		Página 45 de 46	

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

<b>ALAUDA INGENIERÍA</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</b>	<b>FORMATO</b>	
		Formato:	FM.PLANMOV
		Fecha:	29/05/2025
		Revisión:	1
Página 46 de 46			

**ANEXO 3: GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL**