



Pautas para elaborar un Plan de Movilidad Vial en la empresa

PLAN GENERAL DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS 2015



Índice

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | INTRODUCCION Y OBJETIVOS | 3 |
| 2. | ¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD VIAL? | 6 |
| 3. | PASOS A SEGUIR PARA IMPLANTAR EL PLAN DE MOVILIDAD VIAL..... | 6 |
| 3.1. | PRIMER PASO: EL COMPROMISO DE LA EMPRESA..... | 6 |
| 3.2. | SEGUNDO PASO: ASIGNAR RESPONSABLES Y FUNCIONES | 7 |
| 3.3. | TERCER PASO: DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA..... | 8 |
| 3.4. | CUARTO PASO: PROGRAMA DE TRABAJO | 8 |
| 3.4.1. | Campaña de sensibilización | 8 |
| 3.4.2. | Evaluación del riesgo vial..... | 9 |
| 3.4.3. | Recogida de información..... | 9 |
| 3.4.4. | Diagnóstico de movilidad | 10 |
| 3.4.5. | Ejecución del Plan de movilidad vial | 11 |
| 3.4.6. | Seguimiento y control del Plan de movilidad vial..... | 11 |
| 4. | FORMULARIOS | 12 |
| 4.1. | FORMULARIO I: ADHESIÓN A LA CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL | 12 |
| 4.2. | FORMULARIO II: DESIGNACIÓN DE RESPONSABLES..... | 14 |
| 4.3. | FORMULARIO III: DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA..... | 15 |
| 4.4. | FORMULARIO IV: COMUNICACIÓN INICIO DE CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN | 16 |
| 4.5. | FORMULARIO V: RECOGIDA DE INFORMACIÓN DE DATOS DE ACCIDENTABILIDAD | 17 |
| 4.6. | FORMULARIO VI: RECOGIDA DE INFORMACIÓN DE DATOS DE MOVILIDAD DE LA PLANTILLA 18 | |
| 4.7. | FORMULARIO VII: DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DE LA EMPRESA..... | 20 |
| 4.8. | FORMULARIO VIII: VALORACIÓN DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN..... | 22 |
| 5. | RELACIÓN NO EXHAUSTIVA DE MEDIDAS APLICABLES EN UN PLAN DE MOVILIDAD VIAL | 23 |

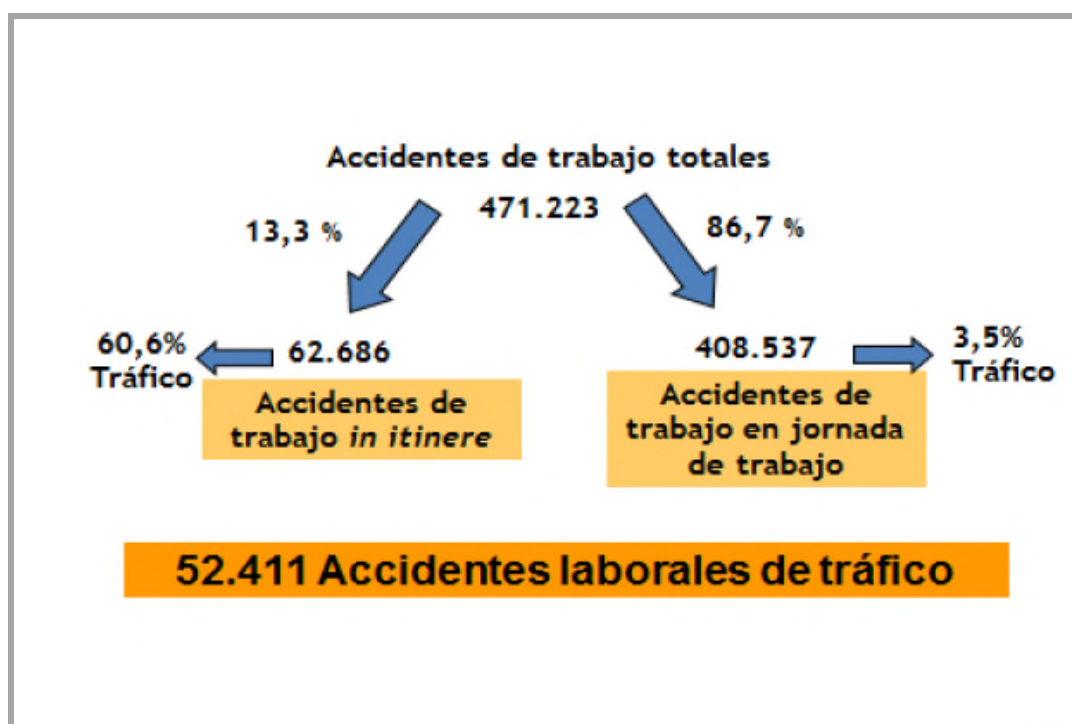
1. INTRODUCCION Y OBJETIVOS

Según el informe anual del **Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo** (INSHT), en el año 2012, en el sistema Delt@ se contabilizaron 471.223 accidentes de trabajo con baja, incluyendo este dato los accidentes de trabajo con baja en jornada de trabajo (tanto en los centros de trabajo como en los desplazamientos durante la jornada de trabajo) y los accidentes in itinere que suceden al ir o volver del trabajo.

De estos accidentes, **52.411** fueron accidentes de tráfico, siendo por ello denominados accidentes laborales de tráfico y suponen un 11,1% del total de accidentes de trabajo.

Es interesante observar que no todos los accidentes in itinere notificados a través de Delt@ son considerados accidentes de tráfico, aunque si la mayoría (60,6%); sin embargo conviene indicar que el 24% de los accidentes in itinere fueron golpes o atrapamientos resultado de caídas y el 7,5% fueron sobreesfuerzos. Estos accidentes no son objeto de este estudio y están excluidos de la cifra total de ALT.

Gráfico 1.- Distribución de los accidentes de trabajo según tipo de accidente



Como indica el mencionado informe del INSHT, se observa que la mayoría de estos accidentes laborales de tráfico tuvieron lugar en el trayecto entre el domicilio y el trabajo (in itinere), concretamente el 72,5%, mientras que durante la jornada laboral destacan los accidentes en misión, que suponen el 23,2% del total.

Tabla 1.-Distribución de los accidentes laborales de tráfico según tipo de accidente

| Accidente de tráfico | | Número | Porcentaje |
|----------------------|-------------------------------|--------|------------|
| En jornada | En centro habitual | 2008 | 3,8 |
| | En desplazamiento (en misión) | 12161 | 23,2 |
| | En otro centro | 232 | 0,4 |
| | Total en jornada | 14401 | 27,5 |
| In itinere | Al ir o volver del trabajo | 38010 | 72,5 |
| Total | | 52411 | 100,0 |

En términos de gravedad, la importancia de los accidentes laborales de tráfico es indudable, ya que su porcentaje de aparición va aumentando según crece la gravedad del suceso

Tabla 2.-Distribución de los accidentes laborales de tráfico según gravedad

| | | Leves | | Graves | | Mortales | | Total | |
|----------------------|----|--------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|
| | | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| Accidente de tráfico | Sí | 51152 | 11,0% | 1079 | 22,7% | 180 | 31,9% | 52411 | 11,0% |
| | No | 414745 | 89,0% | 3683 | 77,3% | 384 | 68,1% | 418812 | 88,9% |
| Total | | 465897 | 100,0% | 4762 | 100,0% | 564 | 100,0% | 471223 | 100,0% |

En los accidentes de trabajo leves el peso porcentual del accidente laboral de tráfico es del 11%, aumenta en el caso de los accidentes de trabajo graves al 22,7% y en el caso de los accidentes de trabajo mortales representan casi el 32%.

Tabla 3.- Índices de incidencia de según tipo de accidente y gravedad

| ALT | ALT en jornada | II en jornada | ALT in itinere | II in itinere | ALT total | II total |
|--------|----------------|---------------|----------------|---------------|-----------|----------|
| Leve | 14.000 | 97,6 | 37.152 | 259,1 | 51.152 | 356,7 |
| Grave | 321 | 2,2 | 758 | 5,3 | 1.079 | 7,5 |
| Mortal | 80 | 0,6 | 100 | 0,7 | 180 | 1,3 |
| Total | 14.401 | 100,4 | 38.010 | 265,1 | 52.411 | 365,5 |

¹ Índice de incidencia: (Nº accidentes / Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta) x 100.000

En términos de índice de incidencia, el año 2012 (ver tabla 3) muestra un índice de 365,5 ALT por cien mil trabajadores; este resultado es un 9,6% menor que el índice del año 2011, que a su vez había disminuido un 9,1% respecto al año 2010. Desde 2007 (primer

año de esta serie de informes) se estima un descenso del índice de incidencia de ALT del 30%.

Otras variables que también destaca el informe del INSHT son las siguientes:

- La **juventud** de las víctimas es otra característica de esta siniestralidad: los accidentados laborales de tráfico son, en media, 3,7 años más jóvenes que los accidentados laborales que no son de tráfico.
- Las **profesiones** que tienen mayor incidencia en los accidentes de tráfico laborales son:
 - En jornada: los Conductores y operadores de maquinaria móvil, y los Trabajadores de servicios de protección y seguridad.
 - En los in itinere: los Oficinistas de atención al público y los Peones.
- Las **actividades económicas** con mayor índice de incidencia referido a los accidentes laborales de tráfico son:
 - En los ocurridos durante la jornada de trabajo: actividades postales y de correos y el Transporte terrestre y por tubería.
 - En cuanto a los accidente in itinere de tráfico destacan las actividades relacionadas con el empleo y las Actividades de seguridad e investigación.

Por si estas cifras no hablasen por sí solas, la Dirección General de Tráfico (DGT) afirma además que los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo se sitúan entre **la primera y la tercera causa de muerte de la población en edad de trabajar**, tanto en España como a nivel mundial.

Todo ello ha llevado a **umivale** a elaborar este documento que, formando parte del Plan General de Actividades Preventivas, pretende cumplir con la finalidad de facilitar, mediante una sistemática sencilla, los pasos a seguir para implantar en una empresa (con independencia de su tamaño) un Plan de Movilidad Vial.

Nuestra Misión persigue "**Optimizar la Salud Laboral de nuestra población protegida**" y para lograrlo debemos empezar por fomentar entre nuestras empresas clientes la instauración de una verdadera cultura preventiva.

En este sentido, una empresa que quiera ser segura, desde el punto de vista preventivo y de responsabilidad social, debe también abordar su política de seguridad vial laboral, integrándola como un aspecto más a contemplar en su gestión de la prevención de riesgos laborales.

Por último, no hay que perder de vista que uno de los requisitos a considerar para la obtención del **Bonus** (incentivo en prevención) es la existencia de planes de movilidad vial en la empresa para prevenir los accidentes in itinere y en misión.

2. ¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD VIAL?

Es un documento donde se recogen las **acciones** realizadas por la empresa, dirigidas a **garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores en los trayectos** que realizan durante la jornada laboral o al ir y/o volver del trabajo.

Como hemos señalado anteriormente, el Plan de Movilidad Vial debe integrarse dentro de la gestión de la prevención de riesgos de la empresa y, por tanto, es fundamental incluirlo **dentro del Plan de Prevención** de cada empresa.

Por sus propias características debe ser un documento vivo que se actualice de manera continuada en función de las medidas que se vayan adoptando, de las evaluaciones de riesgos, de los accidentes laborales de tráfico investigados, etc.

Si además de fomentar acciones que mejoren la salud laboral, el Plan de Movilidad Vial promueve desplazamientos sostenibles y cuidadosos con el medio ambiente, contribuiremos a desarrollar empresas socialmente responsables.

3. PASOS A SEGUIR PARA IMPLANTAR EL PLAN DE MOVILIDAD VIAL

A continuación indicamos los pasos lógicos a seguir para implantar un Plan de Movilidad Vial en la empresa:

3.1. PRIMER PASO: EL COMPROMISO DE LA EMPRESA

Cada empresa debe manifestar su compromiso por garantizar la seguridad de sus trabajadores en todos los desplazamientos que realicen con motivo del desempeño de su trabajo.

Este compromiso puede ratificarse a dos niveles:

- Interno: Declaración del empresario dentro del propio Plan de Movilidad en la que señala brevemente los objetivos que se persiguen (es recomendable no ceñirse sólo a objetivos relacionados con la Prevención de Riesgos Laborales y ampliarlo al ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa). Debe ser coherente con la política general de la empresa.
- Externo: Suscribiendo la “**Carta Europea de Seguridad Vial**”, iniciativa de la Comisión Europea que insta a cumplir una serie de medidas concretas y a compartir las buenas prácticas entre todas las entidades adheridas. (www.erscharter.eu)

En la práctica la mayoría de las empresas adoptan un compromiso de carácter interno

FORMULARIO I: Adhesión a la Carta Europea de Seguridad Vial

3.2. SEGUNDO PASO: ASIGNAR RESPONSABLES Y FUNCIONES

Dirección (Empresario, en caso de Pymes o Gerentes y Mandos Intermedios, si se trata de organizaciones más grandes):

- Asume la iniciativa y lidera su impulso
- Designar los RRHH necesarios para su inicio y desarrollo, garantizándoles el tiempo suficiente para su ejecución
- Dotar al Plan de los medios materiales y económicos necesarios
- Aprobar el Plan y adoptar las decisiones pertinentes para garantizar la seguridad de los trabajadores en sus desplazamientos relacionados con el trabajo

Gestor del Plan de Movilidad Vial

Nombrado por la dirección, se encarga de asegurar el correcto funcionamiento del plan y, en concreto:

- Elabora y desarrolla el Plan
- Propone acciones de mejora

Comisión de Seguimiento

Dependiendo del tamaño de la empresa, la dirección designará a sus componentes de entre los mandos directivos y los representantes de los trabajadores, además del gestor de movilidad vial.

Se encarga de:

- Supervisar la evolución del Plan
- Plantear propuestas

Trabajadores (representante de los trabajadores)

Es fundamental, como en el resto de aspectos relacionados con la Salud Laboral, contar con la participación activa de los trabajadores mediante acciones informativas, formativas y atendiendo todas las consultas que, en este aspecto, planteen.

En el Plan se indicarán la/s persona/s que asumen estos cargos y rubricarán con su firma la responsabilidad que asumen.

FORMULARIO II: Designación de responsables

3.3. TERCER PASO: DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

En el Plan se deben identificar los siguientes datos de la empresa:

1. Identificativos: nombre, razón social, NIF.
2. Centros de trabajo:
 - Emplazamientos (es recomendable adjuntar mapa)
 - Actividades desarrolladas
 - Número de trabajadores
3. Organigrama general de la empresa

FORMULARIO III: Descripción de la empresa

3.4. CUARTO PASO: PROGRAMA DE TRABAJO

El Gestor del Plan, una vez consensuado con la Comisión de Seguimiento y aprobado por la Dirección, presenta un **Programa de Trabajo**, definiendo fases, fechas de implantación, responsables y recursos.

3.4.1. Campaña de sensibilización

Es recomendable comenzar la implantación del Plan con acciones prácticas en caminadas a sensibilizar y concienciar a toda la organización a cerca de la necesidad de adoptar comportamientos seguros en los desplazamientos relacionados con el trabajo.

Esta campaña se puede llevar a cabo utilizando diversos canales:

- Tablones informativos, incluyendo Consejos por ejemplo cada mes
- Charlas para los trabajadores
- Distribución de folletos, carteles, videos, utilizando correo electrónico, la intranet y la web

En el Plan se establecerán los canales que se han elegido por la empresa para efectuar su campaña de sensibilización, incluyendo, si es posible, ejemplos visuales de los medios empleados.

FORMULARIO IV: Comunicación inicio de Campaña de sensibilización

3.4.2. Evaluación del riesgo vial

Dentro de la evaluación de riesgos debe contemplarse, por cada puesto de trabajo, el riesgo de accidente vial, considerando que su origen puede deberse a la consideración de diversas circunstancias:

- Las infraestructuras viales y condiciones ambientales
- La organización y gestión de los desplazamientos (horarios, turnos, etc)
- El factor humano
- El propio vehículo.

En el caso de que en la evaluación inicial no se haya evaluado el riesgo vial, deberá procederse a efectuar una actualización de la evaluación, incluyendo este riesgo.

umivale recomienda seguir la metodología del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT)

3.4.3. Recogida de información

Para elaborar y, posteriormente, implantar un Plan de Movilidad Vial cada empresa debe recoger la mayor cantidad de información posible en este campo, examinando las siguientes fuentes y herramientas:

- **Datos de accidentabilidad**

Análisis de los accidentes laborales viales ocurridos en la empresa considerando, al menos, los últimos tres años, incluyendo los costes directos e indirectos ocasionados.

*Solicite a **umivale** el informe de siniestralidad de su empresa para conocer los accidentes laborales de tráfico y su incidencia*

FORMULARIO V: Recogida de información de datos de accidentalidad

- **Datos de movilidad de los trabajadores**

Se analizarán:

- Ubicación del/los centro/s de trabajo
- Tipos de desplazamientos: in misión o in itinere
- En caso de conducción in misión se debe considerar:

- ✓ Colectivos incluidos: comerciales, conductores profesionales, repartidores, etc
- ✓ Horarios

- ✓ Tiempo de conducción
- ✓ Tiempo de descanso
- ✓ Sistema de transporte: coche, motocicleta, furgoneta, camión, etc
- ✓ Hay o no carga o descarga
- En caso de conducción in itinere se contemplará:
 - ✓ Recorrido desde la vivienda habitual del trabajador
 - ✓ Modo de transporte
 - ✓ Infraestructuras

Es recomendable, si en su plantilla dispone de conductores no profesionales y profesionales, que se recoja de manera diferenciada la información.

FORMULARIO VI: Recogida de información de datos de movilidad de la plantilla

3.4.4. Diagnóstico de movilidad

A partir de la información obtenida, del estudio de la siniestralidad y de la evaluación de los riesgos, el Gestor del Plan elaborará un diagnóstico de la situación de la movilidad de la empresa, lo que le permitirá obtener una imagen completa de las **condiciones y carencias** que, en este campo, presenta su organización y, en consecuencia, de los **objetivos** a conseguir y **las medidas** a aplicar, así como de **los indicadores para valorar el éxito del plan o sus desviaciones**:

- Los objetivos deben ser concretos y específicos.
- Los indicadores suelen examinar varios períodos (al menos tres años)
- Las medidas correctivas y preventivas a implantar, debiendo considerar acciones que ya viniese realizando la empresa antes de diagnosticarse en movilidad vial

Este diagnóstico se presentará a la Dirección para su aprobación y, posteriormente, a la Comisión de Seguimiento para su conocimiento.

FORMULARIO VII: Diagnóstico de movilidad de la empresa

Es aconsejable establecer indicadores para medir la consecución de los objetivos e incluir ambos en el Plan de Movilidad Vial de la empresa.

3.4.5. Ejecución del Plan de movilidad vial

En función de los objetivos y del diagnóstico efectuado, la empresa procederá a la ejecución del plan desarrollando las acciones correctoras y medidas preventivas a aplicar, considerando que éstas variarán en función del tamaño de la empresa, su ubicación, sistema de trabajo, etc.

La Dirección y el Gestor del Plan de Movilidad Vial determinarán también los responsables humanos encargados de su implantación y los recursos económicos a destinar.

Recomendamos informar a toda la organización de la puesta en práctica del plan, con el grado de detalle que se estime conveniente.

Es conveniente que se las medidas a implantar consideren, por un lado, el factor de riesgo (persona, medio o infraestructura) y, por otro, el momento al que se dirige (antes, durante o después del accidente).

3.4.6. Seguimiento y control del Plan de movilidad vial

Una vez implementado el Plan, el Gestor deberá comparar, a través de los indicadores predeterminados, los objetivos previstos con respecto a los resultados obtenidos.

En caso de desviaciones, deberá proponer nuevas medidas correctivas para su aprobación por la Dirección y su información a la Comisión de Seguimiento, comenzando de nuevo con la fase de implantación, seguida de la de control y, así sucesivamente.

FORMULARIO VIII: Valoración del seguimiento del Plan

Recuerda que este Plan es una herramienta viva de mejora continua y que, por tanto, debe ser actualizado de manera periódica como p.e.: la evaluación de riesgos

4. FORMULARIOS

4.1. FORMULARIO I: Adhesión a la Carta Europea de Seguridad Vial

(FIRMANTE)

El abajo firmante [nombre y apellidos y dirección], representado por [nombre y apellidos y cargo de la persona signataria] Depositario de una autoridad, una facultad de decisión, un poder económico o de un mandato de representación, Y al que, como tal, le corresponde una parte de responsabilidad en materia de seguridad vial en la Unión Europea,

(PREÁMBULO)

Considerando que el número actual de víctimas de accidentes de tránsito en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable y es conveniente adoptar las medidas más eficaces para reducir este número lo antes posible,
Considerando que una actuación coordinada entre las numerosas partes que por diversos conceptos tienen responsabilidades en este ámbito resulta más adecuada para obtener los resultados previstos,
Estimando que existen medidas eficaces para alentar a los usuarios de la red viaria a aplicar las normas de seguridad, y que incluso pueden adoptarse nuevas medidas tales como reducir la exposición de los usuarios al riesgo de accidente; que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas,
Suscribiendo el objetivo de reducir en al menos un 50 % el número de víctimas mortales antes de 2010,

Confiando en el sentido de la responsabilidad de las personas y las organizaciones interesadas,

Consciente de que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial,

(OBJETIVO)

SE COMPROMETE A APLICAR VOLUNTARIAMENTE LAS MEDIDAS QUE SE DERIVAN DE SU RESPONSABILIDAD Y DE SUS ACTIVIDADES A FIN DE ALCANZAR MAYORES PROGRESOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

SE COMPROMETE, EN PARTICULAR, DENTRO DE LOS LÍMITES DE SUS RESPONSABILIDADES Y ESPECIFICIDADES A LLEVAR A LA PRÁCTICA AL MENOS UNO DE LOS PRINCIPIOS Y MEDIDAS SIGUIENTES:

(PRINCIPIOS)

1. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir

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

(COMPROMISO CONCRETO)

Tomar por iniciativa propia la decisión de aplicar medidas que superen los meros requisitos reglamentarios vigentes; a saber: [espacio que debe rellenar el signatario].

En , a
(firma)

4.2. FORMULARIO II: Designación de responsables

Don/Dña -----, en calidad de ----- de la empresa-----, quiere manifestar su compromiso con la seguridad vial de la plantilla y, en consecuencia, establece la siguiente cadena de personas responsables y las funciones atribuidas:

Dirección

Nombre y apellidos:

Funciones:

- Iniciativa y liderar su impulso
- Designar los RRHH necesarios para su inicio y desarrollo, garantizándoles el tiempo suficiente para su ejecución
- Dotar al Plan de los medios materiales y económicos necesarios
- Aprobar el Plan y adoptar las decisiones pertinentes para garantizar la seguridad de los trabajadores en sus desplazamientos relacionados con el trabajo

Gestor del Plan de Movilidad Vial

Nombre y apellidos:

Funciones:

- Elaborar y desarrollar el Plan
- Proponer acciones de mejora

Comisión de Seguimiento

Nombre y apellidos:

Funciones:

- Supervisar la evolución del Plan
- Plantear propuestas

Trabajadores (representante/s de los trabajadores)

Nombre y apellidos:

Funciones:

- Plantear acciones informativas, formativas y atendiendo todas las consultas que, en este aspecto, planteen.

Nombre y apellidos:

Firmas:

Cargos:

4.3. **FORMULARIO III: Descripción de la empresa**

DATOS IDENTIFICATIVOS

Nombre empresa:-----

CIF:-----

CNAE:-----

Código/s Cuenta Cotización:

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Domicilio social:-----

Centros de trabajo:

| Localidad | Plantilla | Centro urbano (si/no) | Polígono industrial (si/no) |
|------------------|------------------|------------------------------|------------------------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

(Adjuntar planos o ubicación en google maps)

Organigrama de la empresa

4.4. FORMULARIO IV: Comunicación inicio de Campaña de sensibilización

D/Dña.-----, en calidad de ---
----- de la empresa-----
----- comunica que va a comenzar una campaña para sensibilizar a todos los
trabajadores/as de la organización en materia de seguridad vial laboral.
Para llevar ello, se van a utilizar los siguientes canales: *(marcar lo/s que proceda/n)*

Tablones informativos

| Título | Dirigido a | Periodicidad | Ubicación |
|--------|------------|--------------|-----------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Jornadas informativas

| Título | Dirigido a | Periodicidad | Lugar |
|--------|------------|--------------|-------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Material gráfico o audiovisual

| Tipo (trípticos, carteles, folletos, otros) | Dirigido a | Periodicidad | Canal (intranet, email, otros) |
|---|------------|--------------|--------------------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Otros *(especificar)*

4.5. FORMULARIO V: Recogida de información de datos de accidentabilidad

Datos recopilados con ocasión de los accidentes laborales viales ocurridos

| Año | Nº de accidentes in itinere con baja | Días de baja accidentes in itinere | Nº de accidentes in mision con baja | Días de baja accidentes in mision | Nº de accidentes in itinere sin baja | Nº de accidentes in mision sin baja | Edad media de los accidentados | Hora mayoritaria de accidentes | Tipo de Transporte mayoritario accidentado | Antigüedad media del vehículos accidentados | Lesión mayoritaria sufrida | Causa mayoritaria del accidente |
|-----|--------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|---|----------------------------|---------------------------------|
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

4.6. FORMULARIO VI: Recogida de información de datos de movilidad de la plantilla

| | | | |
|---|---|--|-----------------------------|
| Edad: <input type="checkbox"/> 18-25 <input type="checkbox"/> 26-40 <input type="checkbox"/> 41-50 <input type="checkbox"/> 51 o mas | Sexo: <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer | Permiso de conducción <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No | Años de experiencia: |
| Horario de trabajo: | Flexibilidad horaria <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No | | |
| Desplazamientos de ida/vuelta al lugar de trabajo | | | |
| Tiempo empleado <input type="checkbox"/> Inferior a 10 minutos <input type="checkbox"/> De 10 a 20 minutos <input type="checkbox"/> De 20 a 30 minutos <input type="checkbox"/> De 30 a 45 minutos <input type="checkbox"/> De 45 a 60 minutos <input type="checkbox"/> Superior a 60 minutos | | | |
| Kilómetros recorridos en el trayecto <input type="checkbox"/> Inferior a 1km <input type="checkbox"/> Entre 1 -2 km <input type="checkbox"/> Entre 2 -5 km <input type="checkbox"/> Entre 5 -10 km <input type="checkbox"/> Entre 10 -20 km <input type="checkbox"/> Superior a 20 km | | | |
| Frecuencia de desplazamientos <input type="checkbox"/> Un desplazamiento de ida y otro de vuelta <input type="checkbox"/> Dos desplazamientos de ida y dos de vuelta <input type="checkbox"/> Otros----- | | | |
| Medio de transporte utilizado <input type="checkbox"/> Coche <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Transporte público <input type="checkbox"/> Transporte colectivo de empresa <input type="checkbox"/> Vehículo compartido <input type="checkbox"/> Andando <input type="checkbox"/> Otro----- En caso de transporte privado, indicar su antigüedad: ----- | | | |
| En caso de utilizar tu coche , indica la razón/s por las que cambiarías a transporte público: <input type="checkbox"/> Adecuada frecuencia de paso <input type="checkbox"/> Parada próxima al trabajo <input type="checkbox"/> Parada próxima al domicilio <input type="checkbox"/> Menor gasto <input type="checkbox"/> Más rapidez <input type="checkbox"/> Otro----- | | | |
| Factores de riesgo <input type="checkbox"/> Intensidad del tráfico <input type="checkbox"/> Condiciones climatológicas <input type="checkbox"/> Vías mal mantenidas <input type="checkbox"/> Horarios de entrada/salida <input type="checkbox"/> Mi vehículo <input type="checkbox"/> Mi conducción <input type="checkbox"/> Mi estado de salud <input type="checkbox"/> Otros----- | | | |
| Medidas que considera harían más seguros los desplazamientos <input type="checkbox"/> Teletrabajo <input type="checkbox"/> Flexibilidad horaria <input type="checkbox"/> Ayudas al transporte público <input type="checkbox"/> Rutas de empresa <input type="checkbox"/> Formación práctica <input type="checkbox"/> Otro----- | | | |
| Desplazamientos dentro del horario de trabajo | | | |
| Medio de transporte utilizado <input type="checkbox"/> Coche <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Transporte público <input type="checkbox"/> Transporte colectivo de empresa <input type="checkbox"/> Vehículo compartido <input type="checkbox"/> Andando <input type="checkbox"/> Otro----- En caso de transporte privado, indicar su antigüedad: ----- | | | |
| Kms realizados aproximadamente en un mes: ----- | | | |
| Tiempo dedicado a desplazamientos en tu jornada laboral: ----- | | | |
| Factores de riesgo <input type="checkbox"/> Intensidad del tráfico <input type="checkbox"/> Condiciones climatológicas <input type="checkbox"/> Vías mal mantenidas <input type="checkbox"/> Horarios de entrada/salida <input type="checkbox"/> Mi vehículo <input type="checkbox"/> Mi conducción <input type="checkbox"/> Mi estado de salud <input type="checkbox"/> Otros----- | | | |
| Medidas que considera harían más seguros los desplazamientos <input type="checkbox"/> Teletrabajo <input type="checkbox"/> Flexibilidad horaria <input type="checkbox"/> Ayudas al transporte público | | | |

| |
|---|
| <input type="checkbox"/> Rutas de empresa <input type="checkbox"/> Formación práctica <input type="checkbox"/> Otro----- |
| Hábitos de conducción |
| Usa el móvil con manos libres <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Usa el GPS mientras conduce <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Lleva el cinturón de seguridad/casco <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Come o bebe durante la conducción <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Haces pausas en viajes largos (más de 200kms) <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Sueles ir deprisa <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Cuando conduces notas que aumenta tu agresividad/ira <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Otra----- |
| Sólo para conductores profesionales |
| Los trayectos son siempre los mismos <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No |
| Planificas las rutas <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No |
| El tiempo planificado para el desplazamiento es el adecuado <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No |
| El tiempo planificado para el descanso es el adecuado <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No |
| Conduces de noche <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No |
| Mejoras para la comodidad del conductor: Asiento <input type="checkbox"/> Pedales <input type="checkbox"/> Marchas <input type="checkbox"/> Otras <input type="checkbox"/> ----- |

| Acciones | |
|--------------------|-------------|
| Acción | Responsable |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| Indicadores | |
| Indicador | Responsable |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

4.8. FORMULARIO VIII: Valoración del seguimiento del plan

| Objetivo | Indicador | Año1 | Año 2 | Año 3 | Observaciones |
|-----------------|------------------|-------------|--------------|--------------|----------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

5. RELACIÓN NO EXHAUSTIVA DE MEDIDAS APLICABLES EN UN PLAN DE MOVILIDAD VIAL

Ante los accidentes in itinere

- Realizar gestiones con las autoridades competentes para fomentar mejoras en el transporte público
- Medidas de seguridad: señalización, bandas rugosas, etc
- Establecer incentivos económicos o sociales para el uso del transporte público
- Implantar rutas de empresa con autobuses
- Establecer un sistema de transporte lanzadera desde paradas de autobús alejadas del centro de trabajo
- Promover el uso del coche compartido
- Poner a disposición de los trabajadores que excepcionalmente lo necesiten de coches de empresa
- Gestionar el aparcamiento en la empresa de manera que las plazas más cercanas a la entrada al centro o en caso de que no se disponga de plazas para toda la plantilla sean para trabajadores con movilidad reducida, aquéllos que comparten vehículo
- Fomentar el transporte verde (peatones/bicicletas) gestionando la colocación de aceras o carriles bici con las autoridades competentes (asociaciones del polígono, autoridades locales, etc.)
- Flexibilizar los horarios de entrada y salida
- Promover medidas/medios que eviten los desplazamientos a mediodía
- Eliminar turnos o días de trabajo mediante semanas comprimidas
- Campañas de concienciación específicas

Ante los accidentes in mision

- Teletrabajo
- Planificar los viajes, estableciendo mapas de rutas seguras
- Promover las videoconferencias
- Establecer incentivos económicos o sociales para el mantenimiento del coche particular
- Uso de manos libres integrado en los vehículos de empresa que permita sólo la recepción de llamadas
- Uso de sistemas de localización tipo GPS en los vehículos de empresa
- Formación en conducción segura