

PLAN DE MOVILIDAD: IMPLANTACIÓN Y PUESTAS EN PRÁCTICA



MÁSTER UNIVERSITARIO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

Autora: María Soledad Giner Martínez

Tutor: Francisco José Román Asensi

Fecha: 30/08/2017



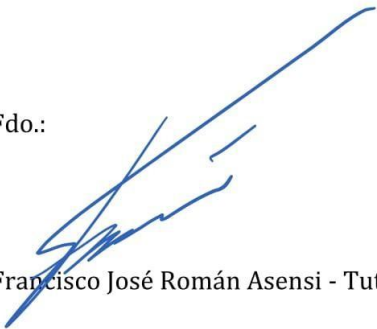
**INFORME DEL DIRECTOR DEL TRABAJO FIN MASTER DEL MASTER
UNIVERSITARIO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES**

D, FRANCISCO JOSÉ ROMÁN ASENSI, Tutor del Trabajo Fin de Máster, titulado **PLAN DE MOVILIDAD: IMPLANTACIÓN Y PUESTAS EN PRÁCTICA** y realizado por el estudiante D^a. María Soledad Giner Martínez.

Hace constar que el TFM ha sido realizado bajo mi supervisión y reúne los requisitos para ser evaluado.

Fecha de la autorización: 7 de julio de 2017

Fdo.:



Francisco José Román Asensi - Tutor TFM



MASTER UNIVERSITARIO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
Campus de Sant Joan - Carretera Alicante-Valencia Km. 87
03550 San Juan (Alicante) ESPAÑA Tfno: 965919525
Fax: 965919333 E-mail: meditrab@umh.es

ÍNDICE

1. RESUMEN.....	4
2. INTRODUCCIÓN	4
3. JUSTIFICACIÓN.....	11
4. COMPROMISO DE LA EMPRESA EN LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL	11
5. DEFINICIONES	11
6. OBJETIVO.....	10
7. CUERPO DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	10
7.1. Responsabilidad, funciones y participación de la plantilla	13
7.2. Organización y gestión de la movilidad en la empresa.....	14
7.2.1 Nombramiento del gestor de movilidad	14
7.2.2 Realización de un programa de trabajo.....	16
7.2.3 Campaña de sensibilización.....	18
7.2.4 Evaluación de riesgos	18
7.2.5 Mecanismos de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.....	18
7.3. Definición de objetivos e indicadores	26
7.4. Plan de actuación	27
7.4.1 Implantación del plan de movilidad.....	27
7.5. Seguimiento y control del plan.....	29
8. CONCLUSIÓN	29
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	35
10. ANEXOS	36

1. RESUMEN

El trabajo final de máster que se presenta a continuación pretende dar a conocer de forma clara y palpable la gestión e implantación de un plan de movilidad vial en una empresa real y todo lo que ello implica, desde la participación activa de los trabajadores hasta las posibles inversiones en infraestructura, flota etc. que tengan que realizarse por parte de la empresa y que ayuden a prevenir y evitar posibles accidente laborales de tráfico, traducándose en una propuesta de medidas llamado plan de actuaciones.

En primer lugar se realiza una labor de investigación a través de la consulta de diversas fuentes normativas y publicaciones, que nos permite comprobar cómo los índices de accidentabilidad laboral vial aumentan cada año debido en gran medida, a la necesidad que supone el uso de medios de transporte para la sociedad actual, en muchas ocasiones provocada por la descentralización de las empresas de los núcleo metropolitanos hasta zonas más adecuadas a sus condiciones comerciales.

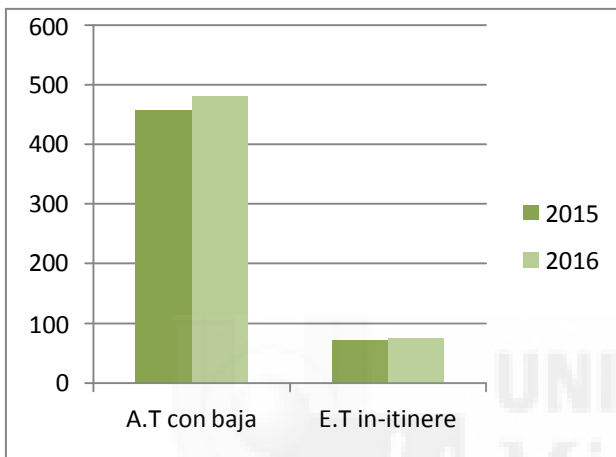
Junto a esta se presenta la puesta en práctica del plan de movilidad, su elaboración ha precisado de una preparación previa de las instalaciones, la creación de grupos de trabajo y la formación del personal entre otras acciones. Este trabajo ha permitido detectar deficiencias, resaltar la labor que se venía realizando en cuanto a movilidad y seguridad vial en la empresa y como agruparlo todo de forma coherente y realista.

Palabras clave: siniestralidad, plan de movilidad, accidentes in itinere, en misión, plan de actuación.

2. INTRODUCCIÓN

Según los datos provisionales que ofrece el ministerio de empleo y seguridad social, durante el año 2016 se han producido 555.722 accidentes de trabajo con baja, de los cuales 480.051 ocurrieron durante la jornada laboral y 75.671 fueron accidentes **in itinere**. En comparación con los datos del año anterior 529.248 accidentes de trabajo con baja de los cuales **458.23** ocurrieron durante la jornada laboral y 71.225 fueron accidentes **in itinere**.

Concluyendo que se producen una subidas del 4,8% en los accidentes en jornada y del 6,2% en los accidentes **in itinere**.



Vamos a tomar como referente los valores resultante del ejercicio 2015 en el cual como hemos visto anteriormente, se han producido 529.248 accidentes de trabajo con baja, de los cuales 458.023 ocurrieron durante la jornada laboral de los cuales, 15.640 fueron accidentes de trabajo de tráfico en jornada laboral (ALT) (centro habitual, en desplazamientos, en otro centro y otros) y 43.202 fueron accidentes in itinere.



Podemos comprobar que el número de accidentes laborales de tráfico in itinere suponen un 13,5% y un 3,4% son accidentes de trabajo de tráfico en jornada laboral, lo que nos lleva a plantearnos como empresa que factores o variable pueden influir en estos valores y cómo podemos establecer medidas para combatir este hecho.

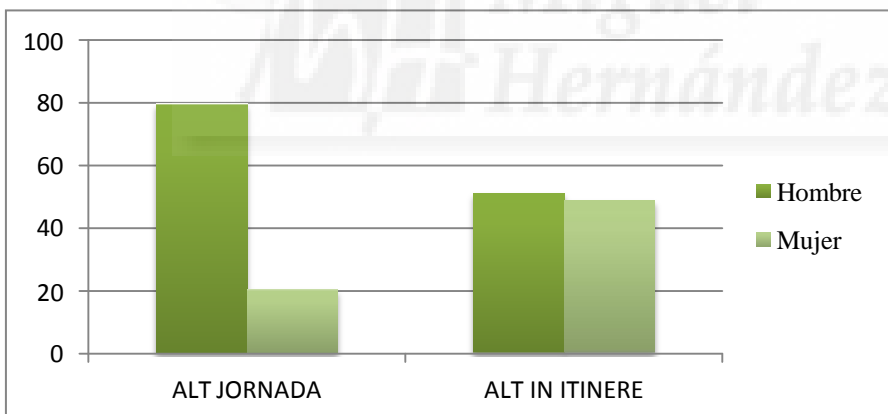
A continuación se presenta las variables cuyo objetivo es buscar grupos con mayor riesgo de sufrir estos accidentes, con la finalidad de orientar la prevención de una forma más eficaz, y poder establecer medidas coherentes a cada grupo, las variable son: **sexo, edad, ocupación del trabajador, tipo de contratación, sector de actividad, agente relacionado (1)**

La metodología utilizada para ejemplificar esta información, recogida en los informes elaborados por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MEYSS), consistirá en una comparativa de variables entre accidentes laborales de tráfico en jornadas laboral y accidentes labores in itineres .

1. Sexo

La distribución de los ALT en jornada laboral presenta en varones un 79,7% y mujeres un 20,3%.

La distribución de los ALT in itinere revela unos porcentajes similares entre hombres y mujeres, en concreto 51,1% en el caso de los trabajadores y el 48,9% para las trabajadoras.



*Comprobando como que en el caso de accidente in itineres se encuentra muy igualados

2. Edad

Al estudiar la variable “edad” comprobamos que los trabajadores que han tenido un accidente de trabajo en jornada de trabajo si este accidente fue de tráfico, la media de edad es de 37,8 años, mientras que si **no** fue de tráfico la media de edad fue 41,3 años. La diferencia de medias es de 3,5 años, más jóvenes las víctimas del ALT en jornada.

Por otro lado tenemos aquellos trabajadores que han tenido un accidente de trabajo in itinere, si este accidente fue de tráfico la media de edad resultó de 37,5 años; mientras que si **no**

fue de tráfico la media de edad fue 44,2 años. La diferencia de medias es de 6,7 años, más jóvenes las víctimas del ALT in itinere.

*Concluyendo que en ambos datos podemos ver que las medias son mayores en accidentes laborales de tráfico en jornada e in-itinere se presentan más a edades más jóvenes.

3. Ocupación de trabajadores

La ocupación que notifica más accidentes de tráfico en jornada son los conductores y operadores de maquinaria móvil, con el 30,4%. Junto con los trabajadores de los servicios de protección y seguridad.

La ocupación en cuanto a ALT in itinere destacar los trabajadores de restauración y comercio reúnen el 19%, destacando como ocupación con mayor número de estos accidentes.

Las ocupaciones que han presentado mayor riesgo de sufrir ALT in itinere son los Peones y los oficinistas con atención al público.

El grupo de peones de agricultura en cuanto a in-itineres ocupa un segundo lugar con un 9,5% de accidentes laborales de tráfico in itinere y un 5,5% situándose muy alejados en lo referente a accidente laborales de tráfico en jornada laboral.

Ocupación	ALT in itinere	%	Índice de incidencia	Ocupación	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Directores y gerentes	384	0,9	49,7	Directores y gerentes	242	1,5	31,3
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	2.866	6,6	181,7	Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	392	2,5	24,9
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	1.401	3,2	91,1	Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	332	2,1	21,6
Técnicos; profesionales de apoyo	3.074	7,1	162,4	Técnicos; profesionales de apoyo	1.112	7,1	58,7
Empleados de oficina que no atienden al público	2.938	6,8	303,1	Empleados de oficina que no atienden al público	852	5,4	87,9
Empleados de oficina que atienden al público	3.671	8,5	424,2	Empleados de oficina que atienden al público	577	3,7	66,7
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	8.437	19,5	326,9	Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	1.397	8,9	54,1
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	2.895	6,7	263,4	Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	553	3,5	50,3
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1.595	3,7	357,8	Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1.588	10,2	356,2
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	350	0,8	79,8	Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	194	1,2	44,2
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	1.214	2,8	162,8	Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	548	3,5	73,5
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	3.292	7,6	264,2	Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	808	5,2	64,8
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	1.541	3,6	317,0	Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	313	2,0	64,4
Conductores y operadores de maquinaria móvil	1.552	3,6	185,9	Conductores y operadores de maquinaria móvil	4.753	30,4	569,3
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	3.909	9,0	274,4	Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	1.153	7,4	80,9
Peones de la agricultura, pesca,	4.083	9,5		Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	826	5,3	96,3
				Total	15.640	100	88,0

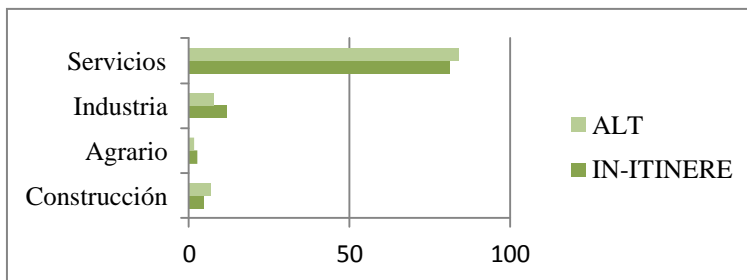
*Concluyendo que existe una gran diferencia porcentual en cuanto a la accidentabilidad al analizar esta variable que afecta directamente al sector evaluado.

4. Sector de actividad

La actividad económica que se lleva a cabo en el seno de una empresa es uno de los factores fundamentales en la aparición de accidentes laborales de tráfico ALT, a continuación se expone los datos que lo avalan.

El número de ALT en jornada de trabajo según los sectores de actividad son los siguientes

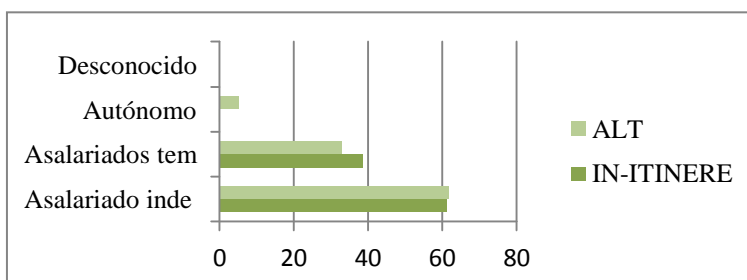
El sector servicios engloba gran parte de los trabajos que se desarrolla en la industria de ahí su elevado porcentaje.



*Se observa que el sector agrario tuvo un bajo porcentaje en el año 2015.

5. Tipo de contrato

Para el desarrollo de la siguiente variable se toman en cuenta diversos tipos de contratación entre los cuales se ha distinguido por un lado a los autónomos y por otro lado los asalariados con contrato indefinido y asalariados con contrato temporal. Para los S.E. Agrario y Hogar los afiliados son estimados tomando porcentajes de indefinido/temporal.

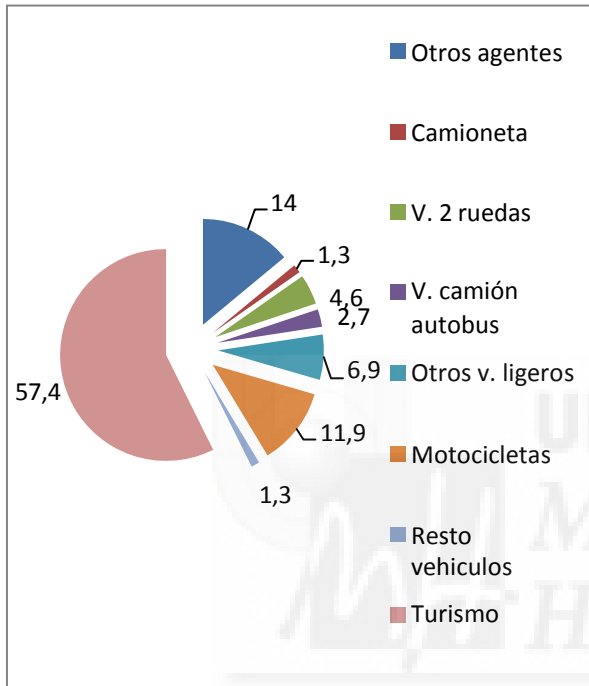


*Concluimos que los asalariados indefinidos tiene un porcentaje más alto de accidentabilidad laboral vial seguido de los Asalariados temporales donde estaría incluido el régimen agrario.

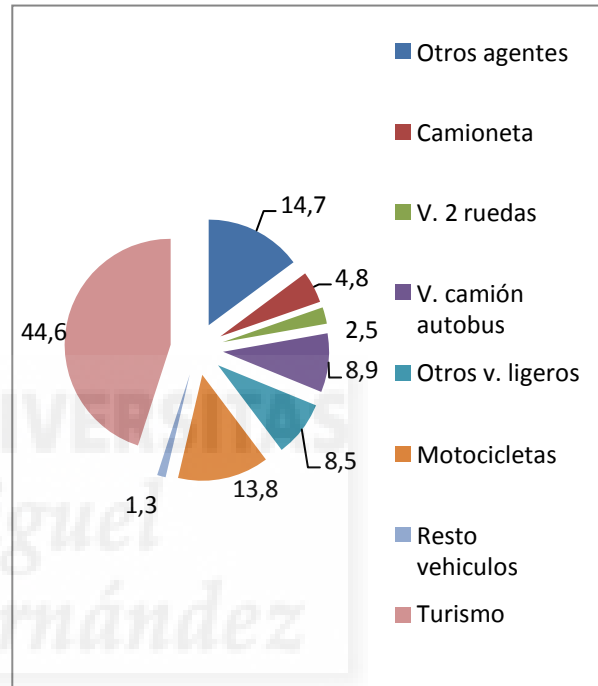
6. Agente relacionado

Otro factor que marca los índices de accidentabilidad en una empresa es la variable **agente asociado**.

Despuntan los automóviles que están implicados en el 57,4% de los ALT in itinere, seguidos de las motocicletas presentes en el 11,9% de los ALT in itinere. En los ALT en jornada, los vehículos más frecuentes son los automóviles, seguidos de motocicletas, vehículos pesados (camiones, autobuses) y furgonetas.



Gráfica ALT jornada



Gráfica ALT in itinere

*Concluimos que los turismos son los que están implicados en mayor porcentaje llevando a pensar que en la mayoría de los casos se puede tratar de accidentes con el vehículo de empresa o el personal del trabajador.

FACTORES DE SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial consiste en prevenir accidentes de tráfico o minimizar sus efectos sobre el trabajador, coincidiendo con el art 4 de la Ley 31 de 1995 de Prevención de Riesgos Laborales que expone “Se entenderá por «prevención» el conjunto de actividades o medidas adoptadas o previstas en todas las fases de actividad de la empresa con el fin de evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo” Considerando los accidentes laborales de tráfico como un riesgos más dentro del núcleo empresarial que deben evaluarse y adoptar las medidas preventivas o correctoras necesarias.

Podemos agrupar los factores de riesgo en tres grupos **(2)**:

- El factor humano supone el 70-90% de la responsabilidad en un accidente. La mayoría de los accidentes de tráfico reflejan aspectos como el exceso de velocidad, cansancio, alcohol, distracciones etc.
- El factor vehículo es otro factor determinante: la antigüedad, su seguridad pasiva, la condición en la que se encuentra etc. El 35% de coches en España tienen más de 10 años, hecho que además viene aumentando en los últimos años.
Ambos factores están frecuentemente interrelacionados por ejemplo el reventón de un neumático (factor vehículo) debido a que no se revisó previamente (factor humano)
- El factor vía y las condiciones climáticas: conservación, trazado, anchura, señalización de las vías, control tráfico y supervisión por parte de la autoridad policial competente, condiciones meteorológicas: oscuridad, lluvia, hielo, nieve, viento, calor excesivo, etc. Son también factores determinantes en la aparición de accidentes que deberían igualmente ser controlados.

Esto nos lleva a preguntarnos ¿son evitables o inevitables?, la sociedad actual tiene la creencia que la mayoría de accidentes son por azar, mala suerte etc. al encontrarse en el lugar equivocado, llevando a pensar, erróneamente, que son inevitables, por el contrario si tenemos en cuenta las variables vistas anteriormente y los factores de riesgos, toda esta información nos puede ayudar a establecer medidas preventivas y de previsibilidad que permita evitarlos, son como indicadores de un problema que desde el ámbito empresarial deben investigarse tal y como establece la LPRL en su artículo 16.3 “Cuando se haya producido un daño para la salud de los trabajadores (...) el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos”**(3)**

Podemos concluir que es necesario que las empresas se impliquen en fortalecer sus infraestructuras y capital humano con el fin de reducir el número de accidentes, existen numerosos planes y proyectos que lo hacen posible y que en muchos casos prestan especial atención a los datos vistos anteriormente.

La gestión y regulación de la movilidad dentro de la empresa se puede abordar desde diversos frentes, partiendo desde la implantación de planes como el de movilidad, formación del personal, inversión en recursos materiales, información del personal, concienciación a través de campañas etc.

3. JUSTIFICACIÓN

Los accidentes laborales de tráfico deben ser objeto de actuaciones preventivas como se viene reconociendo a lo largo de trabajo. Actualmente su gestión e investigación quedaba relegada a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y desde el ámbito empresarial no se daba la importancia necesaria e incluso no se consideraban como accidentes de trabajo, lo que no llevaba aparejada la investigación del mismo.

Cada vez aumentan más el número de accidentes in itinere o en misión lo que lleva a replantearse la necesidad de elaborar procedimientos de actuación que permitan a las empresas reducir el índice de siniestralidad laboral vial.

El Plan de Movilidad se plantea como una herramienta que permite regular y gestionar la movilidad de la empresa, con la finalidad de disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o los desplazamientos que se deben hacer para el desarrollo de su actividad generan en la salud de sus trabajadores, entendiendo como salud al estado de bienestar físico, mental y social completo y no meramente la ausencia de daño o enfermedad.

PLANTILOR S. L no tiene un alto índice de accidentabilidad laboral vial, en el periodo 2016 no han tenido accidentes laborales viales, pero por su actividad; distribución de planta y el elevado número de trabajadores que cada día se desplazan hasta las instalaciones desde diversos puntos de la región y ciudades limítrofes, hace necesario marcar pautas y organizar el sistema de cara, ya no solo a evitar los posible accidentes, sino también a formar e informar a los trabajadores sobre cómo actuar en determinadas situaciones. Esta estrategia tiene un carácter proactivo, intentando con la implantación de un plan de movilidad; implicar a toda la organización, prever futuras situaciones de riesgos y poder así evitar posible accidente que en muchos casos, pueden incluso llegar a ser mortales.

4. COMPROMISO DE LA EMPRESA EN LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL

La dirección de la empresa se compromete a organizar e implantar el plan de movilidad con la finalidad de evitar la siniestralidad laboral vial y para ello suscribe la “Carta Europea de Seguridad Vial”, promulgada en el año 2.006, con el propósito de que los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, realicen acciones concretas, evalúen los resultados y conciencien a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de seguridad vial.

5. DEFINICIONES

Pasamos a definir algunos conceptos de relevancia a la hora mejorar la comprensión del documento:

Movilidad Vial: movimiento o desplazamiento de una persona y/o vehículo por una vía.

Riesgos Viales: Aquellos a los que están expuestas las personas, peatones o conductores, al transitar por la vía, pudiendo desencadenar en un accidente.

Seguridad Vial: Disciplina que estudia y analiza los factores de riesgo a los que pueden estar sometidas las personas cuando se desplazan, así como propone las medidas adecuadas para evitar los riesgos que puedan derivarse de dichas circulaciones y las pertinentes para proteger a los sujetos activos y pasivos.

Tomando como base para perfilar los conceptos que a continuación se detallan el artículo 115 de la LEY GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL así como el enfoque aportado por diversos autores al respecto (4) considerando que:

Accidente de tráfico in itinere: como todo accidente ocurrido al trabajador al ir o volver del centro de trabajo, no existiendo durante el mismo paradas por motivos personales inmediatamente después o transcurrido un tiempo razonable próximo a la hora establecida como entrada y salida del centro, atendiendo al trayecto más lógico y adecuado y en un medio de transporte racional y adecuado.

Accidente en jornada laboral: aquel que se produce dentro de la jornada laboral por motivos de trabajo. Se divide en:

- Accidentes de conductores profesionales: aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea. Se incluyen también en éste grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento etc.
- Accidentes en misión: aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir su misión.

6. OBJETIVO

*Gestionar e implantar un plan de movilidad en el seno de una empresa real, con la finalidad de evitar posible accidentes laborales de tráfico.

7. CUERPO DEL PLAN DE MOVILIDAD

7.1. Responsabilidad, funciones y participación de la plantilla

Dirección:

Desde la dirección se impulsará la elaboración e implantación del plan de movilidad para prevenir y evitar la siniestralidad laboral provocada por los desplazamientos del personal in itinere y en misión. Siendo sus funciones:

- Designar las figuras necesarias para la elaboración de un Plan de Movilidad.
- Aprobar el contenido del Plan de Movilidad, junto con sus objetivos e indicadores.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha del Plan de Movilidad y la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- Aprobar las acciones correctoras derivadas de los objetivos a aplicar en la empresa.
- Realizar un control periódico del grado de aplicación del Plan de Movilidad y liderar su progreso y mejora.

Gestor de movilidad:

Es la persona nombrada para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el plan, pudiendo compatibilizar sus funciones en esta materia con otras de acuerdo con sus capacidades y disponibilidad.

Las funciones del gestor de movilidad serán las siguientes:

- Elaborar y desarrollar el plan de movilidad.
- Definir y cumplir con los objetivos y actuaciones que sean de su responsabilidad y vengan derivados de la implantación del plan de movilidad.
- Promover actitudes seguras de movilidad entre los trabajadores de la empresa.
- Integrar la cultura de la movilidad segura tanto en el conjunto de las actividades desarrolladas por la empresa como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

Comisión o Grupo de Movilidad:

Está constituido dado el tamaño y características de la empresa, la dirección decide nombrarlo está formado por miembros de la Dirección de empresa, trabajadores y Gestor de Movilidad.

En esta Comisión se analizará el desarrollo e implantación del plan de Movilidad: el programa de trabajo, las campañas de sensibilización, la recogida de información, el diagnóstico de movilidad, las acciones correctoras que se van a llevar a cabo y el seguimiento de la

implantación. Se deberá establecer la periodicidad con la que se va a reunir la Comisión y su funcionamiento. Las funciones de la Comisión o Grupo de Movilidad serán las siguientes:

- Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa.
- Analizar el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad.
- Proponer las actuaciones e implantar en la empresa.
- Proponer objetivos a conseguir con la implantación del Plan de Movilidad.
- Realizar el seguimiento de la implantación del Plan de Movilidad.

Todo el personal:

Para la correcta puesta en marcha de un plan de movilidad, además de la dirección, es necesario contar a lo largo de todo el proceso con la participación activa de los trabajadores. Se debe tener en cuenta que son las pautas de movilidad de los trabajadores las que se van a modificar, por lo tanto no se alcanzará el objetivo si el principal agente implicado es ajeno al plan.

Corresponde a todos los trabajadores.

- Recibir la información difundida por la empresa y derivada del plan.
- Participar en la formación impartida por la empresa y derivada de plan.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas y participar en la aplicación de las mismas.

Cada trabajador podrá optar por una actitud positiva en lo referente a elegir uno u otro medio de transporte a la hora de ir y volver del trabajo, en ningún momento la empresa podrá obligar a cambiar el medio de transporte elegido por el trabajador, puede sugerir y facilitar otros alternativo pero la decisión corresponde al trabajador.

7.2. Organización y gestión de la movilidad en la empresa

7.2.1 Nomenclatura del gestor de movilidad

El nombramiento del gestor de movilidad se ha realizado mediante votación, la dirección de la empresa convoca una reunión inicial con los directivos y los representantes de los trabajadores. De la votación se extrae la persona designada como Gestor de Movilidad, que será el encargado de elaborar, implantar y realizar el seguimiento del plan de movilidad (a ser posible debe tener relación jerárquica con el responsable de prevención o ser la misma persona).

Reunidos a fecha 01 de Julio de 2016, la dirección y los representantes de los trabajadores, acuerdan por votación, debido a la importancia que representa la seguridad vial para los trabajadores de la empresa, la realización de un plan de seguridad vial que contemple tanto la movilidad in-itínere y la movilidad en misión.

Para ello, se procede a realizar la votación para nombrar como gestor de movilidad al trabajador JERÓNIMO ROBLES, cuya función principal será la de elaborar, implantar y realizar el seguimiento del Plan de Movilidad de la empresa, además es la persona responsable de la gestión de la prevención de riesgos laborales en la empresa cuenta con formación específica.

ASISTENTE	CANDIDATO	TOTAL VOTOS
Gerencia	Jerónimo	0
Ginés González	Jerónimo	0
Alfonso Morales	Jerónimo	1
David Ruíz	Jerónimo	0
Jaime Asensio	Jerónimo	0
Jerónimo Robles	Alfonso	5

Se crea un grupo de trabajo de apoyo al gestor integrado por DAVID RUÍZ e INMA REINA.

Por parte de PLANTILOR, S.L

Dña.

Firma:

Por parte del Representante de los trabajadores

D.

Firma:

Aceptación cargo gestor de movilidad

D.

Firma:

7.2.2 Realización de un programa de trabajo.

El programa de trabajos del plan de movilidad de la empresa define las fechas de implantación, responsables y recursos como podemos ver en las tablas siguientes. El programa requiere de la aprobación por parte de dirección.

FASES	FECHA	RESPONSABLES
PRE-ELABORACIÓN	28/02/2017	Jerónimo Robles Inma Reina
RECOGIDA DE INFORMACIÓN	06/03/2017	Jerónimo Robles David Ruíz
ELABORACIÓN Y DESARROLLO	27/03/2017	David Ruíz Inma Reina
ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	03/04/2017	Jerónimo Robles Inma Reina
IMPLANTACIÓN	17/04/2017	Jerónimo Robles David Ruíz
SEGUIMIENTO	01/05/2017	Jerónimo Robles

Desarrollo de programa de trabajo

PROGRAMA DE TRABAJOS		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	D
ACTIVIDAD	RESPONSABLE											
CONVOCATORIA REUNIÓN INICIAL	JERÓNIMO ROBLES		X									
-Nombramiento del Gestor de Movilidad	JERÓNIMO ROBLES			X								
- Nombramiento del Grupo de Trabajo	JERÓNIMO ROBLES			X								
-Campaña de Sensibilización	INMA REINA				X							
RECOGIDA DE DATOS	JERÓNIMO ROBLES			X								
-Recogida de Datos de la Empresa	INMA REINA			X								
-Recogida Datos Accidentalidad de la Empresa	DAVID RUÍZ			X								
-Estudio posibilidades Transporte Público	DAVID RUIZ			X								
-Estudio Movilidad a Trabajadores (Encuestas)	JERÓNIMO ROBLES			X								

REALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO	JERÓNIMO ROBLES	X																	
DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES	JERÓNIMO ROBLES INMA REINA DAVID RUIZ	X																	
APROBACIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES	JERÓNIMO ROBLES INMA REINA DAVID RUIZ	X																	
PLANIFICACIÓN DE ACCIONES CORRECTORAS	JERÓNIMO ROBLES INMA REINA DAVID RUIZ	X																	
CONTROL Y SEGUIMIENTO	JERÓNIMO ROBLES GERENTE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Elaborado por el Gestor de Movilidad

Aprobado por Dirección:

Fecha y firma

Fecha y firma

7.2.3 Campaña de sensibilización

La campaña de sensibilización pretende acercar al personal laboral a la iniciativa que emprende la empresa, haciéndoles participes en todo momento. Esta tiene la finalidad de informar y sensibilizar correctamente a todo el personal, para ello se ha propuesto los siguientes medios o herramientas:

- Reuniones iniciales y periódicas.
- Tablones informativos el cual recoge información relevante referente al estado del tráfico a nivel regional, parte meteorológico, estado de las carreteras, etc.
- Charlas informativas tratando temas de interés para el trabajador, escuchando propuestas y ayudando a mejorar.
- Correos electrónicos con actualización de rutas, parte meteorológico etc.
- Información sobre la situación climatológica adversas en determinadas épocas del año.
- Material de apoyo: carteles, murales, etc.
- Actualización de números de teléfono de los servicios de emergencia.
- Información por escrito a los chóferes de las rutas a seguir y los posibles puntos negros en las mismas. Estableciendo en aquellos casos, rutas alternativas que eviten zonas que puedan verse ocasionalmente obstaculizadas. (Anexo II)

FECHA	ACCIÓN
28/02/2017	Reunión inicial donde se elige a gestor de movilidad y al equipo de apoyo
27/03/2017	Colocar carteles con mensajes de seguridad vial (de la Dirección General de Tráfico) Actualización continua de las condiciones climáticas.
17/04/2017	Realización de cursos de seguridad vial por trabajadores
28/02/2017 Y 17/04/2017	Pequeñas charlas informativas al personal, acerca de la importancia de evitar distracciones al volante.
17/04/2017	Charla con los chóferes para comprobar las rutas y puntos negros. Actualización de teléfonos de los servicios de emergencias en las distintas rutas.

7.2.4 Evaluación de riesgos

Dentro de la evaluación general de la empresa, que se realiza por puestos de trabajo, se debe recoger el riesgo de accidente de trabajo vial, dando especial relevancia a factores como:

- Infraestructuras viales (rutas y puntos negros).

- ✓ Para llevar un control de las diferentes rutas que llevan a cabo los choferes se han elaborado fichas personalizadas en las cuales se indican las rutas y se avisa de posible puntos negro o zonas de riesgos marcadas por la DGT o bien por las condiciones físicas de la vía, estacionamientos aconsejados, etc. (**Anexo II**).
- ✓ Diariamente se saca un parte meteorológico para los chofer, para prevenir posible situaciones que requieran de equipos el vehículo pesado con sistemas de ayuda como cadenas.

En lo referente a los **desplazamientos diarios del personal**, se indicará en el tablón de anuncios de la zona común a modo informativo y de interés general:

- ✓ Una comparativa entre vías (autovía vs carreteras secundarias o vías de servicio) indicando pros - contras y quitando en todo momento importancia a factor tiempo y dando prioridad a la seguridad.
 - ✓ Condiciones meteorológicas en los desplazamientos (nieve, lluvia, viento, niebla...)
 - ✓ En caso de condiciones climatológicas adversas, el centro dispone de diversas salidas e incluso se pueden suspender el trabajo si existe riesgo de desbordamiento de la rambla cercana al centro.
- El factor humano (cinturón, velocidad, fatiga, equipos etc.):

Durante la conducción existen factores que afectan a la capacidad de atención y puedes generar distracciones al volante. A continuación se exponen algunos riesgos evaluados (a su vez se recogen en la evaluación de riesgos general de la empresa) y que afecta a todos los trabajadores de la empresa por igual.

- ✓ Cansancio y aburrimiento

Evita las comidas copiosas antes de conducir.

Si te aburres, escucha alguna tertulia en la radio o habla con tus acompañantes.

- ✓ Alcohol y medicamentos

Si tienes que tomar algún medicamento, consulta si puedes conducir.

No bebas si vas a conducir, ni siquiera un poco.

Aunque tú no lo notes, tu capacidad de atención se reduce.

- ✓ Estrés, ansiedad y preocupaciones

Asume los problemas del tráfico; alterándote no vas a solucionar nada.

Procura no pensar en problemas y preocupaciones mientras conduces.

- ✓ Molestias y dolores

Si tienes molestias o dolores intensos, evita conducir y busca alternativas para

desplazarte.

En caso de enfermedad, consulta a tu médico si puedes conducir.

✓ Aparatos electrónicos

Evita su manipulación mientras conduces.

Procura hacer los ajustes necesarios mientras estás parado.

Si hablas por el "manos libres", no alargues las conversaciones innecesariamente.

✓ Tabaco, comida y bebida

Evita fumar, beber o comer mientras conduces.

✓ Distracciones del exterior

No prestes atención a carteles y vallas publicitarias.

No desvíes la atención de la carretera ante accidentes.

✓ El alcohol

Disminución de la capacidad de atención y del nivel de alerta. Conlleva un aumento de las distracciones, la fatiga y la somnolencia.

Alteración del proceso de toma de decisiones.

Alteración de la visión.

Lentitud y torpeza de movimientos.

✓ Cinturón de seguridad, casco

○ Uso obligatorio en todo momento

○ Casco integral homologado

✓ Fatiga:

Aprende a reconocer los síntomas de la fatiga.

Evita el alcohol y las comidas copiosas antes de conducir.

No conduzcas si estás tomando medicamentos que puedan causar somnolencia.

Asegúrate de que estás descansado antes de conducir.

Detente enseguida si te notas cansado mientras conduces y descansa el tiempo necesario antes de volver a la carretera.

Mantén bien ventilado el coche y con una temperatura confortable, de 21° a 23° C.

No adoptes posturas demasiado cómodas al volante.

Evita la música especialmente relajante.

La falta de tiempo, las prisas por exceso de trabajo o los problemas personales, son factores que agudizan el ESTRÉS. Es necesario saber cómo abordarlo.

✓ Exceso de velocidad

Evita las prisas y procura no salir con el tiempo justo.

Si estás cansado, no corras para espabilarte ni para llegar antes.

Piensa que la tecnología y la seguridad de tu vehículo pueden no ser siempre suficientes.

Sé consciente de tus capacidades y limitaciones.

- **Mantenimiento de vehículos:**

Se han elaborado unas fichas para llevar a cabo un seguimiento exhaustivo de los mismos por parte de los propios choferes y bajo la supervisión del personal asignado que permiten a golpe de vista comprobar el estado del equipo antes de proceder a su salida (**Anexo I**).

7.2.5 Recopilación de información sobre la movilidad y accidentes viales en la empresa.

A través de la recopilación de datos generales de la empresa por el gestor de movilidad; trabajo llevado a cabo con la participación del departamento de personal y de la colaboración de los trabajadores se obtienen los siguientes resultados a través de los siguientes mecanismos:

- ✓ Encuesta realizada a la empresa (Véase Anexo IV)
- ✓ Datos de ubicación de la empresa
- ✓ Datos transporte público y plantilla
- ✓ Índices de siniestralidad
- ✓ Encuestas realizadas a los trabajadores (Véase Anexo III)

Encuesta realizada a la empresa:

-Descripción de la actividad:

El objeto social de PLANTILOR, S.L, es la de semillero de plantas hortofrutícolas y vivero. Entre sus actividades también se encuentra las propias de transporte y distribución de producto a los lugares donde solicite el cliente. La empresa cuenta con un total de 100 trabajadores aproximadamente, distribuidos en los siguientes puestos:

ZONA DE TRABAJO	PUESTOS DE TRABAJO
OFICINA	GERENTE
OFICINA	ADMINISTRATIVO
OFICINA	DEP.TÉCNICO
INVERNADERO	OP.DE INVERNADERO
INVERNADERO	OP.DE FITOSANITARIOS
INVERNADERO	APLICADOR FITOSANITARIO
INVERNADERO	TRACTORISTA

INVERNADERO	ENCARGADO
INVERNADERO	DEPENDIENTE
SEMILLERO	OP. DE SEMBRADORA
SEMILLERO	OP. CARRETILLA ELEVADORA
MANTENIMIENTO	OP. DE TALLER
EXTERIOR	CONDUCTOR
EXTERIOR	COMERCIAL
EXTERIOR	VIGILANTE

-Número de centros de trabajo y zonas de distribución:

- La empresa cuenta con **un centro de trabajo** ubicado en:

CENTROS DE TRABAJO

PUERTO LUMBRERAS (MURCIA)

- La empresa cuenta con **cinco zonas de distribución**:

ZONAS DE DISTRIBUCIÓN

MURCIA

ALBACETE

CÓRBOBA

CUENCA

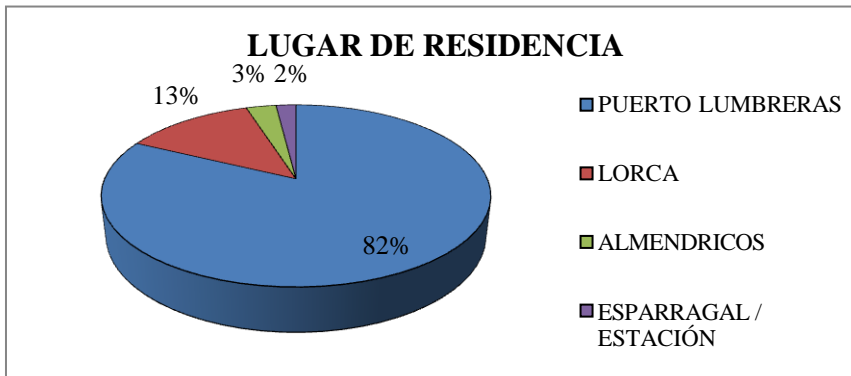
CIUDAD REAL

- Distancia entre los diferentes **centros de distribución**

La distancia entre las distintas zonas de distribución y el centro de trabajo (Puerto Lumbreras) es el siguiente:

ZONAS DE DISTRIBUCIÓN	DISTANCIA
PUERTO LUMBRERAS - MURCIA	94 KMS.
PUERTO LUMBRERAS - ALBACETE	230 KMS.
PUERTO LUMBRERAS - CÓRBOBA	389 KMS.
PUERTO LUMBRERAS - CUENCA	373 KMS.
PUERTO LUMBRERAS - CIUDAD REAL	448 KMS.

- Lugar de residencia de las personas que acceden a cada centro de trabajo



- Número de empleados: **101 trabajadores.**

Temporada de injertos (enero a junio): **15 trabajadores adicionales**, aproximadamente.

- Tipos de contrato.

De duración indefinida, y por obra o servicio determinado.

- Horario

DIA	LUNES A VIERNES	SÁBADO
HORA	08:00 A 13:00 16:00 A 19:00	08:00 A 13:00

- ¿Atascos a la entrada y a la salida de la jornada laboral?

El centro cuenta con varias salidas que permiten mayor fluidez en horas punta de la jornada laboral. Pero suelen coincidir con la salida de personal de otras empresas cercanas.

-Desplazamientos en misión:

Se consideran los desplazamientos realizados por los choferes a los distintos puntos marcados como zonas de reparto: Albacete, Murcia, Córdoba, Ciudad Real y Cuenca.

- Régimen de descansos en los desplazamientos por trabajador:

Los descansos que se realiza son los establecidos por ley extraídos de (Fomento, 2017):

En caso de llevar a cabo conducción ininterrumpida, se tendrá en cuenta, que:

*El tiempo máximo de conducción ininterrumpida es de 4 horas y 30 minutos, después de conducir de forma ininterrumpida durante este espacio de tiempo, hay que respetar una interrupción de al menos 45 minutos también ininterrumpidos.

Puede sustituirse la interrupción de 45 minutos por interrupciones de, al menos, 15 minutos cada una, intercaladas en el período de conducción de 4 horas y 30 minutos.

- El tiempo máximo semanal no podrá exceder de 56 horas y en dos semanas consecutivas, no podrá exceder de 90 horas (se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo).

- Si un conductor conduce en una semana durante 56 horas (tiempo máximo de conducción semanal), en la siguiente (el mismo tratamiento tendrá la anterior) sólo podrá llegar a conducir 34 horas, puesto que sumando cualquiera de la dos semanas no se superará el máximo de 90 horas establecidas.

- En cada período de 24 horas el conductor deberá tener un tiempo de descanso diario de 11 horas consecutivas, se puede reducir el descanso diario de 11 horas a 9 horas, también consecutivas, tres veces a la semana, pero antes de que acabe la semana siguiente habrá de compensar el descanso no tomado.

- El descanso ininterrumpido de 11 horas puede sustituirse por un descanso tomado en dos o tres períodos durante las 24 horas, siendo uno de los períodos como mínimo, de 8 horas consecutivas. En este caso la duración del descanso diario se prolongará a 12 horas.

- En caso de que la conducción de un mismo vehículo sea compartido vehículos con dos conductores, (cada 30 horas), cada conductor debe gozar de un descanso diario de ocho horas consecutivas:

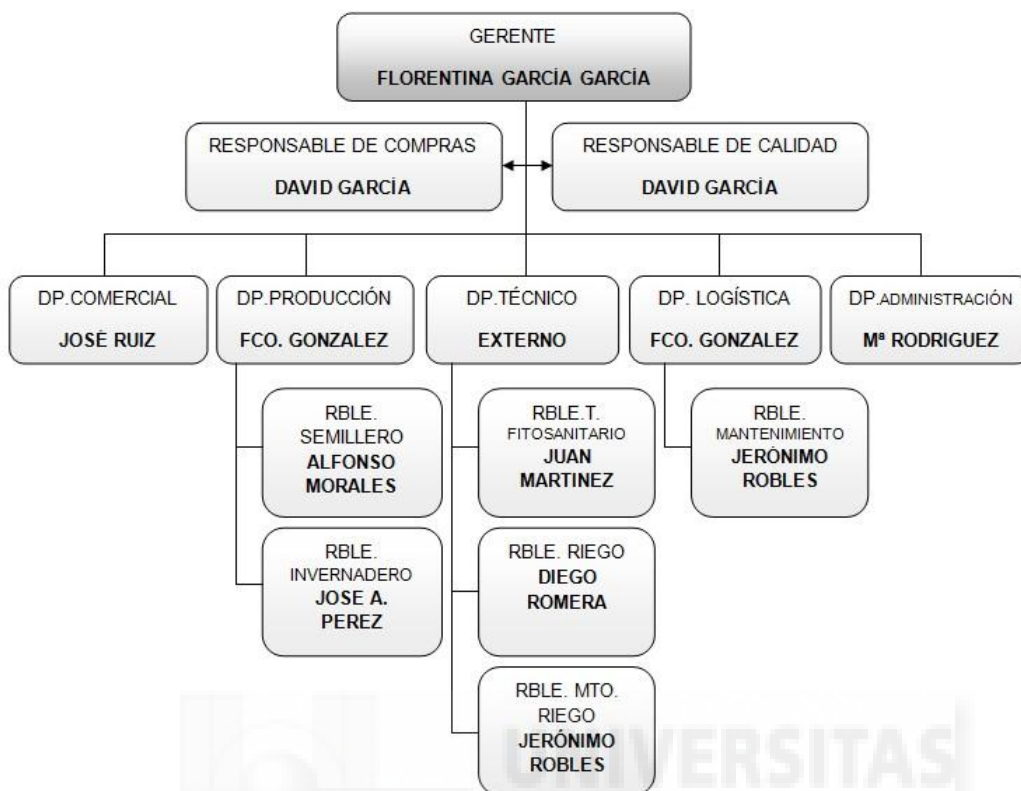
- ✓ Conductor A: 8 horas consecutivas de descanso.
- ✓ Conductor B: 8 horas consecutivas de descanso.

- El descanso diario podrá tomarse en el vehículo siempre que éste disponga de litera y se encuentre parado.

4h.30m	Primer Conductor	Segundo conductor
4h.30m	Segundo Conductor	Primer conductor
4h.30m	Primer Conductor	Segundo conductor
4h.30m	Segundo Conductor	Primer conductor
8h.	Reposo con el vehículo detenido	

Se deberán incluir las paradas que realizan a los distintos clientes teniendo en cuenta la duración de las mismas.

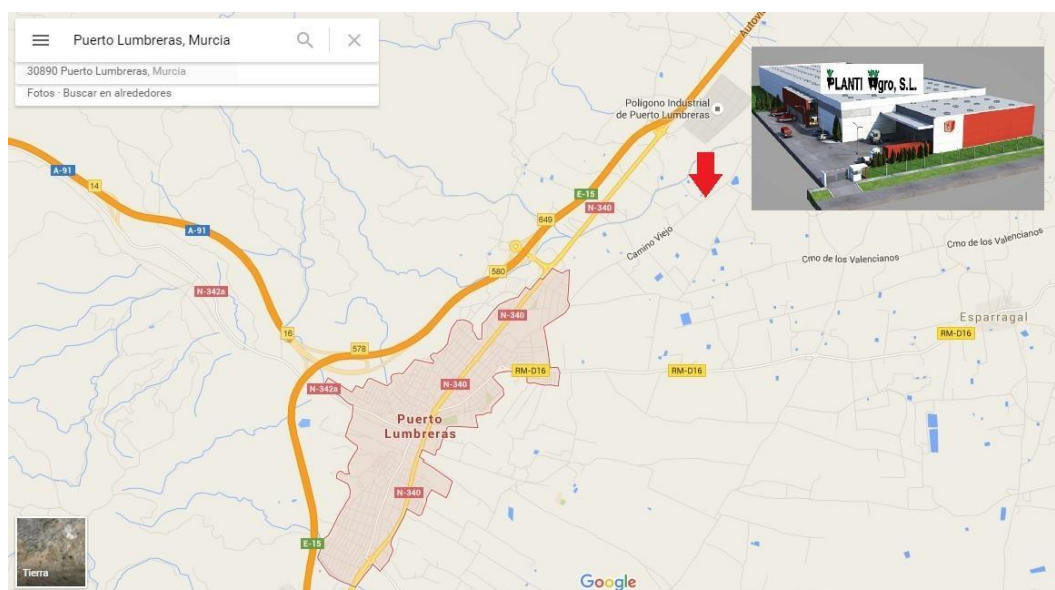
-Organigrama de la empresa:



Datos de ubicación de la empresa:

Plantilor, s.l se encuentra ubicada a pocos metros del Polígono Industrial de Puerto Lumbreras (Murcia), desde donde cuenta con los siguientes accesos a sus instalaciones:

Se puede acceder a través del Camino Viejo de Lorca, del Camino de los Valencianos, y por la Rambla del Murciano.



Datos de transporte:

Tras los datos obtenidos por el gestor de movilidad se extrae la siguiente información referente a los medios de transporte:

Transporte público e infraestructura existente:

- ✓ Servicio de bus urbano **en pruebas o sin servicio.**
- ✓ Tren desde **La Estación** de Puerto Lumbreras (Murcia - Almericos)
- ✓ Taxi

De esto se deduce que **no es viable** el acceso a las instalaciones mediante transporte público, por la poca accesibilidad que éste proporciona a los trabajadores dada la localización geográfica de las instalaciones o el coste económico en el caso de taxi.

Con respecto a la autovía que conecta Puerto Lumbreras con Lorca y Almería presenta un buen estado así como los accesos al centro de trabajo.

La paradas de autobús como bien se expone más adelante (previa consulta con el ayuntamientos de la localidad) actualmente no se puede ofrecer transporte público hasta el centro pero que se trabaja en ellos.

Si que se disponen de una línea de autobús de Lorca a Puerto Lumbreras pero igualmente realiza una única parada en la estación de autobús de la localidad.

El centro de trabajo cuenta con aparcamiento privado para depositar los vehículos. Se analizan otros factores que influyen en los traslados al centro entre ellos:

- ✓ La carretera secundaria que conecta directamente desde Puerto Lumbreras no presenta acera, por lo que dificulta cualquier transito a pie o en bici.
- ✓ No se cuenta con carril bici, el resto de zona quedan demasiado alejadas para el uso de de bicicleta o transito a pie.

Transporte personal plantilla:

- ✓ Se contabilizan un total aproximado de **60 vehículos privados y cinco bicicletas.** Y dentro del semillero, se disponen de **5 motocicletas** para los desplazamientos internos.
- ✓ La empresa cuenta una flota de 40 vehículos (10 cabezas tractoras frigoríficas, 20 camiones(3500, 20.000), 5 furgoneta y 5 motocicletas
- ✓ Se lleva a cabo un control en la compra de vehículos comprobando entre otros factores desde la suspensión neumáticas hasta dispositivos de comunicación manos libres.

- ✓ Las revisiones de los vehículos si encuentra disponible en cada uno de los mismo llevándose un control de los mismo.
- ✓ No es posible conocer el estado de los vehículos particulares de los trabajadores
- ✓ El número de ocupantes de cada vehículo es de una persona, salvo 10 de esos vehículos que son compartidos para dos o más personas, en cada desplazamiento hacia el centro de trabajo.
- ✓ Se realizan consultas individuales entre los trabajadores de la empresa mediante una encuesta.

Datos de siniestralidad de la empresa

Para conocer los datos referentes a la siniestralidad de la empresa se solicitan los índices a la mutua tras analizar y realizar las investigaciones pertinentes para el periodo 2016 comprobamos que el resultado es CERO.

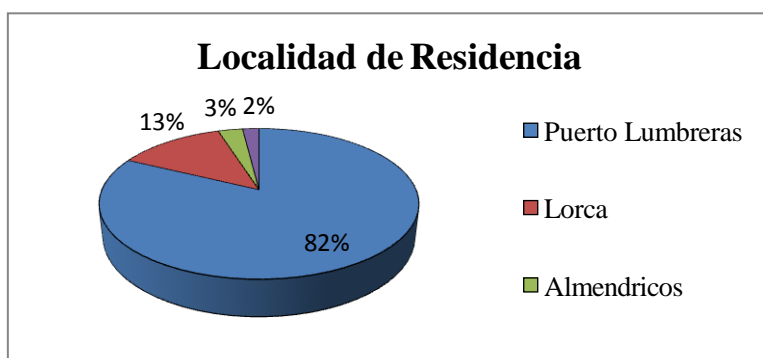
Número de accidentes con baja in itinere:	0		
Número de accidentes sin baja in itinere:	0		
Número de accidentes con baja en misión:	0		
Número de accidentes sin baja en misión:	0		
Número de incidentes in itinere:	0		
Número de incidentes en misión:	0		

Datos encuesta realizada a la plantilla

A continuación se exponen los datos obtenidos en la encuesta realizada a los trabajadores de la plantilla durante los días 3 al 31 de marzo, por las siguientes personas: D. JERÓNIMO ROBLES

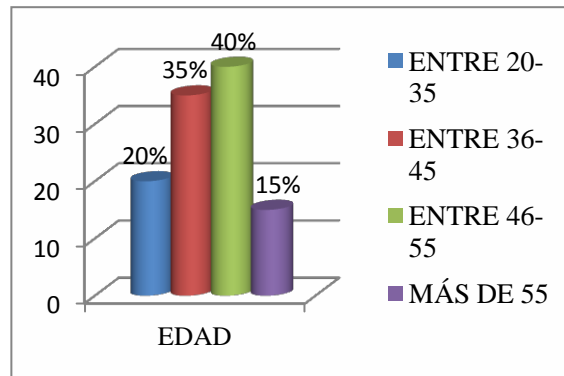
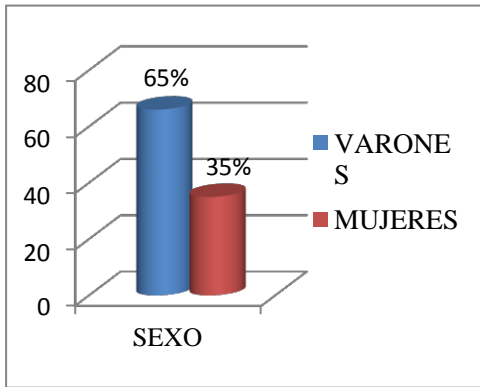
-Datos generales obtenidos:

Localidad de residencia:



SEXO:

EDAD:



PUESTO DE TRABAJO:

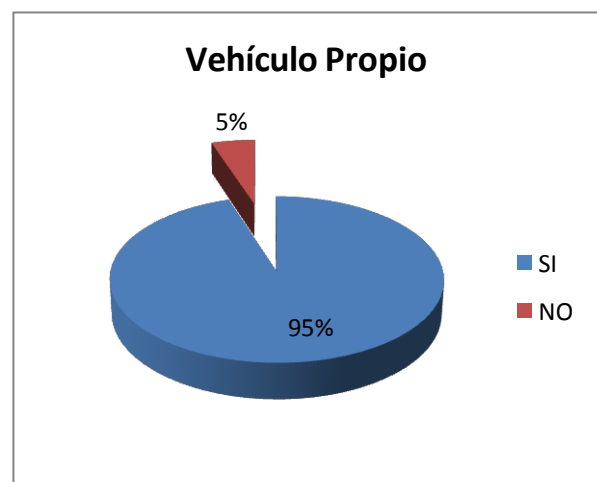
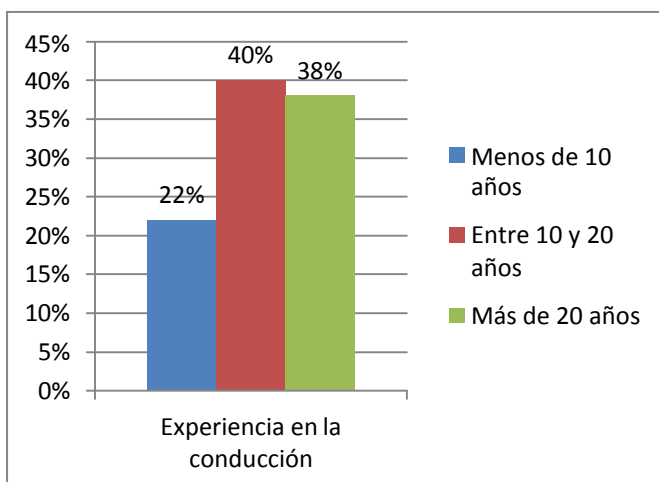
Peón Agrícola	65%
Conductor	15%
Encargado	3%
Otros	17%

DISPONEN DE PERMISO DE CIRCULACIÓN

SI	97%
NO	3%

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN

DISPONEN DE VEHÍCULO PROPIO:



¿REALIZA DESPLAZAMIENTOS DENTRO DE LA JORNADA LABORAL?

SI	38%
NO	62%

-HORARIO DE TRABAJO:

HORARIO DE TRABAJO HABITUAL:

- De lunes a viernes:

Mañana:	8-13
Tarde:	16-19

- Sábados por la mañana: 8-13

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

Para concluir con la labor de investigación iniciada extraemos las siguientes conclusiones que nos ayudarán a marcar los objetivos e indicadores:

Comenzaremos remarcando que en el periodo 2015/2016 no se ha declarado ningún accidente in itinere ni en misión, lo que nos permite implantar medidas preventiva a priori que refuercen la situación actual.

En lo referente a medios de transporte alternativo y sostenible **concretar que NO ES VIABLE** el uso de transporte público por parte de los empleados, dado que no existe acceso a las instalaciones de la empresa y en algunos casos como el taxi supone un coste elevado. Pero si vemos una disposición a compartir vehículos.

SI SERÍA VIABLE la subcontratación de su servicio de autobús por parte de la empresa con puntos de recogida de trabajadores, en este caso se debería estudiar previamente con el personal.

NO ES VIABLE el desplazamiento a pie, primero por la distancia en muchos casos, por otro lado debido a que la carretera que comunica Puerto Lumbreras con el polígono **NO DISPONE DE ACERAS** para circular de forma segura

La bicicleta podría considerarse una opción **VIABLE**, pero son pocos los que utilizan ese medio.

En cuanto a infraestructura y viales se deberá instalar espejo cóncavo en la salida de la rambla para facilitar la visibilidad, además se debería mejorar el estado del firme.

Se extrae además que los trabajadores se desplazan en su vehículo particular diariamente, que no se realizan desplazamientos en horario laboral (62%).

La empresa cuenta con aparcamientos privados para los vehículos particulares así como para el descanso de los vehículos de empresa.

Las conclusiones y posibles alternativas de ruta se debatirán con los trabajadores, con el **OBJETIVO de mantener a CERO el riesgo de siniestralidad.**

Analizando los resultados de los cuestionarios y charlas con la plantilla, se extrae que los trabajadores parecen estar **conformes con el medio de transporte utilizado** para acceder a su centro de trabajo pero cuenta con una mentalidad abierta a otras posibilidades.

7.3.DEFINICIÓN DE OBJETIVO E INDICADORES

Una vez realizado un diagnóstico preciso de la situación de la empresa se procede a establecer o marcar los objetos e indicadores que dado su grado de cumplimiento y junto al resto de objetivo en prevención de riesgos laborales permitirán ajustar el plan de movilidad a la situación y necesidades reales de la empresa y establecer medidas preventivas y correctoras que cumplan el plan de acción que a continuación se detalla.

Entre los objetivos que nos proponemos:

- **Mantener a CERO** el riesgo de siniestralidad y accidentalidad en los desplazamientos in itinere.
- **Mantener a CERO** el riesgo de siniestralidad y accidentalidad en los desplazamientos en misión.
- **Mejorar el nivel de formación e información** en seguridad vial de los trabajadores., a través de cursos de seguridad vial.
- **Reducir** las emisiones de contaminación ambiental producida.
- **Promocionar** el uso de coche compartido.
- **Analizar** las causas y problemas en el equipo por bajo acondicionamientos (suspensión, retrovisores etc.)
- **Instaurar medios de transporte** dentro de la empresa como autobús.
- **Subsanar** problemas con relacionados con la infraestructura y ausencias de elementos de seguridad en las instalaciones (espejo cóncavo, señalización).
- **Flexibilidad** horarios con el fin de evitar aglomeraciones en horas punta.
- **Ampliar** las instalaciones con comedores e infraestructuras que reduzcan la conducción.

Entre los **INDICADORES** que voy a seleccionar para poder evaluar los objetivos propuestos son:

- N° de Kilómetros realizados por los trabajadores
- N° de accidentes en desplazamiento sufridos por los trabajadores

- N° de vehículos estacionados en los aparcamientos de la empresa.
- N° de puntos perdidos por infracciones (chofer camión, comerciales etc.)
- N° de horas invertidas en formación de seguridad vial por los trabajadores.
- N° de trabajadores que estarías dispuesto a usar un medio de transporte común.
- N° de recomendaciones y propuestas dadas a través de medios habilitados
- Porcentaje de trabajadores que han superado el curso de seguridad vial

7.4. PLAN DE ACTUACIÓN

Con el plan de actuaciones se pretende lograr los objetivos definidos. Con ayuda del diagnóstico de movilidad se definirán las medidas adoptar a el fin de disminuir los riesgo que se deriven como consecuencia de los accidente in itinere o en misión.

Referente a las medidas a aplicar serán sugerencias realizadas a los trabajadores, suficientemente atractivas como para que las personas cambien sus hábitos de transporte por unos nuevos. En lo referente a los accidente en misión tiene un carácter obligatorio como son los descansos reglados marcados por ley y demás indicaciones dadas por la DGT o el INSHT.

7.4.1 Implantación del plan de movilidad.

La implantación lleva consigo el establecimiento de canales de comunicación internos y externos que permitan el flujo de información por parte de todos, por ello se proporcionará un correo electrónico el del Gestor de movilidad para poder aportar sugerencia y aclarar dudas, además se dispone de buzón de sugerencias, tablón informativo y la posibilidad de hablar directamente con el gestor de movilidad para demás consultas.

Por otro lado tenemos la difusión general del plan y el conocimiento de este por toda la comunidad que supone un hecho fundamental y básico para que todo discurra según lo establecido en el mismo y de ese modo el plan de acción pueda llevarse a efecto. Esto se puede hacer mediante las reuniones iniciales y periódicas establecidas o no en el plan de actuaciones con los distintos grupos de trabajadores.

A continuación se desarrolla el plan de acción:

PLAN DE ACCIÓN

MEDIDA CORRECTORA	PLAZO DE EJECUCIÓN	RESPONSABLE	RECURSOS ECONÓMICOS	FECHA EJECUCIÓN	FIRMA
Realizar el curso de movilidad(10h)	UN SEMESTRE	JERÓNIMO ROBLES		17/04/2017	

Solicitar al Ayuntamiento un espejo cóncavo para salida rambla	UN TRIMESTRE	JERÓNIMO ROBLES		03/04/2017	
-Adecuar dependencia para comedor donde los trabajadores a turnos, puedan comer un menú, y ajusta el horario y eliminar el trayecto a medio día, en la época de verano.	ANUAL	JERÓNIMO ROBLES			
Solicitar al Ayuntamiento, la posibilidad de hacer llegar el transporte público	UN AÑO	JERÓNIMO ROBLES		03/04/2017	
Subcontratar servicio de autobús, para recogida de trabajadores	UN AÑO	INMA REINA			
Adquirir bicicletas para fomentar el transporte sostenible por los trabajadores	UN TRIMESTRE	JERÓNIMO ROBLES			
Mejorar el estado del acceso al centro por la rambla	UN SEMESTRE	JERÓNIMO ROBLES		03/04/2017	
Instaurar un horario flexible para evitar horas puntas	UN SEMESTRE	JERÓNIMO ROBLES			
Actualización de flota de vehículos, por otros más actuales.	UN AÑO	JERÓNIMO ROBLES GERENCIA			
Proporcionar a los chofer dispositivos GPS	UN TRIMESTRE	DAVID RUIZ		03/04/2017	
Sistema de manos libres conectado y sincronizado con el vehículo.	INMEDIATO	DAVID RUIZ			

MEDIDAS PERIÓDICAS

MEDIDA DE

RESPONSABLE

RECURSOS

PERIODICIDAD

FIRMA

CONTROL		ECONÓMICOS		
Revisión periódica de los vehículos	JERÓNIMO ROBLES		ANUAL	
Solicitud de índice de siniestralidad a la mutua e investigación de los mismos	JERÓNIMO ROBLES		ANUAL	
Verificar periódicamente que se esté utilizando por parte de ciclistas y motoristas el casco de seguridad	JERÓNIMO ROBLES		TRIMESTRAL	
Uso de vehículos compartidos para desplazarse hasta la instalaciones	JERÓNIMO ROBLES		MENSUAL	
Verificar el uso de cinturón de seguridad	JERÓNIMO ROBLES		TRIMESTRAL	
Cumplimiento de velocidad máxima dentro del recinto a 10km	JERÓNIMO ROBLES		DIARIO	
Actualizar las distintas notificaciones (condiciones meteorológicas, campañas DGT) etc.	INMA REINA		TRIMESTRAL	
Actualización de rutas y puntos negros	DAVID RUIZ		SEMANTAL	
Actualizar los números de teléfono de los clientes y direcciones	DAVID RUIZ		MENSUAL	
Control de tacógrafos	DAVID RUIZ		SEMANTAL	

El plan de acción está sujeto a modificaciones dependiendo de las condiciones laborales y particulares de cada momento, que se sopesarán de forma individualizada.

7.5. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PLAN

Tras finalizar el periodo previsto para la implantación (01/05/2017) aunque como bien podemos ver el plan de movilidad es un documento vivo y existen medidas a medio-largo plazo,

lo cual este primer seguimiento del plan es sobre lo que se ha podido ir estableciendo desde que a principio de año se pusiese en marcha.

El gestor de movilidad procederá a llevar a cabo dos tipos de seguimiento:

- Por un lado el seguimiento de las acciones establecidas en la planificación: Comprobar que las acciones correctoras y preventivas se implantan según temporalidad si se observan deficiencias en el cumplimiento el responsable del plan definirá propuestas de mejora o alternativas.
- Seguimiento de los objetivos e indicadores: control anual del grado de cumplimiento de objetivos mediante los indicadores marcados.

Tanto los resultados obtenidos como las propuestas de mejora como por el seguimiento anual serán comunicados a la Dirección y al grupo de trabajo.

El gestor de movilidad recibirá a través de los mecanismos de comunicación propuestos (correo electrónico, buzón de sugerencias, comunicación directa, etc.), todas aquellas quejas o propuestas, que durante la implantación surjan, y subsanará en consenso con los demás responsables del plan de movilidad.

Cada año se revisará el plan de movilidad y los índices de siniestralidad de modo que se actualice la información y se mantenga lo establecido por otro lado se llevara a cabo una actualización cada 5 años, en la que el responsable del plan volverá a realizar nuevamente un diagnóstico de situación actualizado de la empresa. Si del mismo se desprende la necesidad de modificar los responsables e integrantes del plan realizará las modificaciones oportunas en dichos documentos.

8. CONCLUSIÓN

Al poner en práctica el plan de movilidad en la empresa se ha conseguido en primer lugar implicar a los trabajadores y a toda la plantilla en la importancia de valorar la gravedad de los accidentes en itineres y en misión en el ámbito laboral y cómo podemos reducir estos con la puesta en práctica, por parte de todos, de una serie de medidas y técnicas sencillas, entre ellas destacar algunas como; compartir coche, llevar un adecuado mantenimiento de los vehículos tanto de empresa como particulares en el caso de cada trabajador, realizar mejoras en infraestructura por parte de la empresa, facilitar equipos y medios como dispositivos gps a choferes y encargados, además de estar informados de rutas y condiciones ambientales diariamente, mejorar horarios, etc estas acciones van a repercutir de forma favorable en el punto de vista del trabajador que cada día se desplaza al centro desde distintos puntos de la región, calidad de conducción al planificar de rutas, conocer puntos negros, carreteras cortadas, etc todo

encaminado a evitar accidente laborales de tráfico y además a evitar retrasos de entregas.

A nivel general este tipo de planes repercute de forma favorable en la estructura empresarial implicando una reducción de la accidentabilidad laboral vial y por tanto una reducción de costes humanos y materiales a la misma.

Otro aspecto importante y que ha podido llevarse a cabo son las medidas del plan de actuación, resaltando por ser, específicas, mensurables, alcanzables, realistas y temporalizadas además de indicar al responsable de su ejecución y repercutiendo en su posterior supervisión continua al tratarse de un documento vivo.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografía referenciada

(1) De La Orden Rivera M, Zimmermann Verdejo M. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Informe de accidentes de trabajo 2015 [INFORME]. Madrid. INSHT; 2016

(2) López Gutiérrez, J., Erasus Izquierdo, J., & Parra Oses, Á. Guía para promover la seguridad vial en la empresa. Navarra: Linegrafic; 2009.

(3) Ley 31/1995 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales [en línea]. España. Jefatura del Estado [06 de junio de 2017].

URL disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1995-24292

(4) Menendez Díez, F., Fernandez Zapino, F., Álvarez, L., Vazquez Gonzalez, I., & Espeso Expósito, Formación en Prevención de Riesgos Laborales. Valladolid: Edit, Lex Nova; 2008.

Bibliografía consultada

Ibermutuamur. Guía práctica para la elaboración de un plan de movilidad y seguridad vial. (2015) Fomento, M. d. [3 de abril de 2017]

URL disponible en:

http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/igt/desc/descanso/.

Gulli, L. G. Accidente in itinere: el siniestro sufrido por el trabajador en su trayecto desde el domicilio al lugar de tareas y viceversa; 2008.

Gutierrez, J. L. La seguridad vial como compromiso de empresas y trabajadores. La carta Europea de Seguridad Vial. Navarra; 2009.

Trabajo, I. n. . Informes de accidentes de tráfico 2015. MADRID: Instituto nacional de seguridad e higiene en el trabajo; 2016

Seguridad, D. g. Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Madrid: Barajas Gráficos, s. l.; 2015.

Vega, P. Planes de Movilidad Sostenible en Empresas. Madrid: Paralelo Ediciones; 2015.



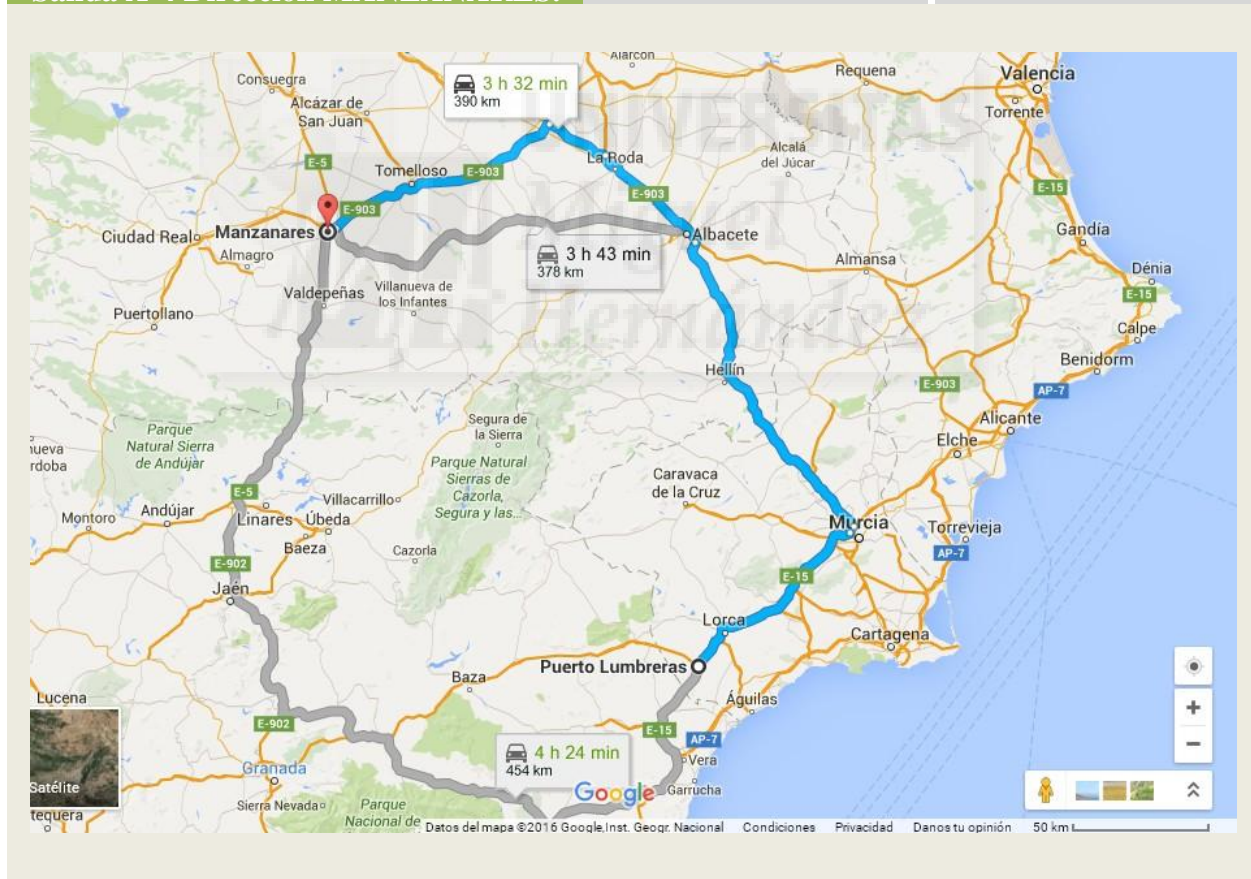
ANEXOS

ANEXO I: MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS

FICHA DE MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS									
VEHÍCULO –MATRÍCULA:									
MODALIDAD VEHÍCULO:									
USUARIO VEHÍCULO:									
REVISIONES/ MANTENIMIENTO VEHÍCULO					DOCUMENTACIÓN VEHÍCULO			EQUIPAMIENTO VEHÍCULO	
revisión taller	próx. revisión taller	últim a itv	próx. itv	último cambio de ruedas	impuesto de circulación	seguro	ficha técnica vehículo	chaleco reflectante	triángulo de señalización
fecha/ km	fecha/ km	fecha	fecha	fecha/ km	fecha	fecha	si / no	si / no	si / no
24/07/2017	próx.	08/08/2017	08/08/2018	17/03/2016	28/10/2016	25/07/2016	si	si	si

ANEXO II: RECORRIDOS CHÓFERES Y PUNTOS NEGROS

RUTA : PUERTO LUMBRERAS- MANZANARES	PUNTOS NEGROS	OBSERVACIONES
<p>- Autovía A7 Dirección MURCIA -Salida Dirección ALBACETE Autovía A30</p> <p>-A31 Dirección MADRID -Salida N-301 Dirección OCAÑA</p> <p>- Autovía A-43 -A-43 Dirección CIUDAD REAL -Salida A-4 Dirección MANZANARES.</p>	<p>Se presentan puntos negro en: -Murcia capital -Albacete N 301</p>	<p>Transito zona de centros comerciales, retenciones y velocidad reducida.</p> <p>Carretera convencional de doble sentido, tramos de adelantamiento cortos</p>



ANEXO III: CUESTIONARIOS MOVILIDAD TRABAJADORES

DATOS GENERALES

Lugar de residencia:

Localidad:

Barrio:

Sexo V:

Edad: M:

Puesto de trabajo:

Disponen de carné de conducir: SI:
NO:

TIPO: COCHE:
MOTOCICLETA:
BICI:
OTROS:

Dispone de vehículo propio: SI:
NO:

Realiza desplazamiento dentro de la jornada laboral: SI:
NO

HORARIO DE TRABAJO

¿Cuál es su Horario de Trabajo Habitual? Mañana: Tarde:

¿Cuál es su Horario de Verano? Mañana: Tarde:

¿Dispone de flexibilidad horaria para entrar y salir un poco antes o después de la hora fijada? SI
NO

Indique el tipo de jornada (continua, partida, etc.), horas de entradas y salidas, reducciones de jornada o si trabaja a turnos.

DESPLAZAMIENTOS

¿Cuánto tiempo emplea en desplazarse a su centro de trabajo habitual?

¿Cuántos Km hay desde su municipio de residencia hasta el centro de trabajo? m

¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente en sus desplazamientos al trabajo?

Andando	Moto Tren/Metro
Autobús Interurbano	Andando + Autobús
Coche	Bicicleta Tren/Metro + Autobús
Coche Compartido	Bicicleta + Autobús
Autobús Urbano	Andando + Tren / Metro
Autobús Empresa	Bicicleta +Tren/Metro otros

¿Cuáles son las principales razones por las que utiliza ese medio?

Problemas de aparcamiento	No hay paradas de transporte
No dispongo de vehículo particular	No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo
Es barato	Horario de transporte Público Inadecuado
No tengo carnet de conducir	Lo necesito por trabajo
Es cómodo	Es Rápido
No hay paradas de transporte	Aprovecho los viajes para hacer otras cosas

En caso de utilizar transporte privado, ¿Cuál es la causa de no utilizar transporte público?

Es lento	Es incómodo
No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo	Lo necesito por trabajo
	Horario de transporte Público Inadecuado

Es caro No hay paradas de transporte público cerca de mi casa	Lo necesito por trabajo Aprovecho los viajes para hacer otras cosas Otras:
--	--

¿Está satisfecho con su elección de modalidad de transporte? SI NO

¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público? SI NO

En caso de utilizar el coche ¿Estaría dispuesto/a a cambiar sus hábitos de transporte? SI NO

¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?



ANEXO IV: CUESTIONARIO MOVILIDAD EMPRESA

POLÍTICA EMPRESA

¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial en el entorno laboral? SI

NO ¿Dispone de una política sobre alcohol y drogas? SI NO

¿Puesto de trabajo en la empresa?

¿Número de centros?

¿Zonas de distribución de productos y distancias?

EMPLEADO

¿Procura que sus empleados tengan la cualificación necesaria para conducir en el trabajo de un

modo seguro?

SI NO

¿Lugar de residencia de los trabajadores?

¿Tipo de contrato?

¿Qué tipo de horario tiene el centro? ¿Se adapta a la época estival?

GESTIÓN

¿Sabe cuántos trabajadores realizan tareas en misión? SI NO

¿Considera su empresa los desplazamientos realizados como un riesgo laboral? SI NO

¿Existen régimen de descansos? SI NO

¿Conoce si durante los tres años anteriores, se han registrado en la empresa accidentes de trayecto o en misión?

SI NO

VEHÍCULO

¿Existen vehículos de empresa? SI NO

¿Cuántos? ¿Tipos?

¿Conoce los puestos de trabajo que requieren del uso de vehículo para la realización de sus tareas? SI NO

SI NO

¿Exige algún nivel de seguridad al comprar los vehículos? SI NO

¿Controla el mantenimiento periódico realizado a los vehículos de empresa? SI

NO ¿Controla el mantenimiento periódico realizado a los vehículos particulares?

SI NO ¿Tienen los empleados que utilizan el móvil, accesorios en sus vehículos?

SI NO

OTROS DATOS

¿Tiene conocimiento de las opciones en transporte público para acceder a las inmediaciones del centro de trabajo?

SI NO

¿Se disponen de vías que faciliten otro tipo de accesos al centro? Ej. Carril bici...

SI NO

¿Se tienen en cuenta las condiciones meteorológicas y se toman medidas al respecto?

SI NO