

Plan de Movilidad Segura y Sostenible en Transportes Lasarte S.A.



Diciembre 2024
(Plan 2025-2026)

Índice

1.	INTRODUCCIÓN A LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE.....	3
2.	DEFINICIONES	5
3.	LOS FACTORES DE RIESGO	7
3.1.	Factor humano.....	7
3.2.	Factor vehículo	12
3.3.	Factor vía/entorno	14
3.4.	Factor condiciones de trabajo.....	15
4.	DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN Y DE SUS ACTIVIDADES	18
5.	GESTIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	26
5.1.	El empresario	26
5.2.	Los trabajadores y sus representantes	27
6.	FASE PREVIA AL PLAN DEMOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	27
6.1.	Implicación de la dirección y agentes participantes	27
6.2.	Asignar a los responsables del plan	28
6.3.	Analizar la movilidad	29
6.4.	Analizar los accidentes	29
6.5.	Analizar las condiciones reales de conducción	30
7.	ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	31
7.1.	Fase preliminar: Implicar y reflexionar	32
7.2.	Diagnóstico.....	33
8.	PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE DE TRANSPORTES LASARTE: OBJETIVOS, ACCIONES E INDICADORES DE SEGUIMIENTO	38
9.	PLAN DE COMUNICACIÓN	47
10.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	47

1. INTRODUCCIÓN A LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

El cambio de nuestro antiguo modelo de ciudades compactas hacia el actual modelo imperante ha generado un urbanismo extensivo de baja densidad en las últimas décadas, cuya consecuencia es, entre otras, que la distancia entre el lugar de residencia y el de trabajo, así como el tiempo requerido para el mismo, sea cada vez mayor. El Informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana 2017, muestra que en el período 2008-2017 se ha producido un incremento de la población en las principales coronas metropolitanas del 9,1%, frente al leve descenso de población de las ciudades capitales (-0,4%). A su vez, al proceso de expansión urbana cabe añadir la segregación funcional de usos y actividades en el territorio (residencial, comercial, industrial, económica, sanitaria, de ocio...).

Analizando este problema y sus consecuencias desde el ámbito específico de la seguridad vial, podemos constatar que, conforme a los datos publicados por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en Trabajo, en su último informe sobre accidentes laborales de tráfico (ALT), en el año 2018, cada 33 horas, aproximadamente, falleció una persona como consecuencia de un accidente laboral de tráfico, es decir, yendo o volviendo del trabajo, o desplazándose durante la jornada laboral, cifra con una importante tendencia al alza en los últimos años.

La mayor parte de estos accidentes se producen en vehículos a motor particulares – automóviles y motocicletas –, ya que los desplazamientos cotidianos de millones de trabajadores/as para acceder a sus empresas se realizan en este tipo de vehículos. Los accidentes laborales de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral.

La elaboración y puesta en marcha de planes de movilidad y seguridad vial de empresa ha incidido de una manera importante a la integración de la seguridad vial dentro de la prevención de riesgos laborales, contribuyendo favorablemente a la reducción de los siniestros laborales viales en el futuro.

El modelo actual de movilidad, al margen de la ya reseñada influencia en la accidentalidad viaria, también genera otras externalidades negativas que afectan tanto al bienestar y la calidad de vida de los trabajadores/as, como a la sociedad en su conjunto: las congestiones de tráfico; las dificultades para conciliar la vida laboral y la familiar por el tiempo dedicado a los desplazamientos, las emisiones contaminantes y

el ruido del tráfico, la dependencia de los combustibles fósiles derivados del petróleo, o la ineficiencia energética del motor de combustión, son claros ejemplos de estos graves perjuicios.

Actuar para transformar este modelo demanda dotarse de aquellos instrumentos legales, fiscales y de planificación y gestión, que permitan avanzar hacia un nuevo escenario más eficiente, equitativo, seguro y saludable, en el que territorio, urbanismo, movilidad y salud pública vayan de la mano.

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible es aquel instrumento o estrategia que define y desarrolla el conjunto de acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa, así, lo definiríamos como el conjunto de medidas para la gestión racional de los desplazamientos y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidentes de tráfico y de los impactos ambientales y sociales que genera, tanto para el propio trabajador, como para la sociedad en su conjunto. Dicho de otro modo, sería el conjunto de actividades para conseguir un desplazamiento seguro, eficiente y sostenible de los trabajadores a su puesto de trabajo, velando por prevenir los riesgos derivados de los desplazamientos por motivo laboral, tanto de los “in itinere”, como de los efectuados en la jornada laboral, y fomentando el cambio modal hacia los modos más sostenibles de transporte (a pie, en bicicleta, o en transporte público).

La implantación de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) recogidos en la Agenda 2030, dado que los resultados de las acciones incluidas en el mismo incidirán directamente en el **ODS8 sobre trabajo decente y crecimiento económico**, el **ODS3 sobre salud y bienestar** y el **ODS13 sobre acción por el clima**, entre otros. El desarrollo de un plan de movilidad en el seno empresarial forma parte de la responsabilidad de mejora de la empresa, que está directamente ligada a la responsabilidad social corporativa y que además es extensible a toda la cadena de valor de la empresa.

2. DEFINICIONES

A continuación, se describen algunos conceptos que se tratan a lo largo del documento:

- **Movilidad Sostenible**

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

- **Planes de Movilidad Segura y Sostenible en Empresas**

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

- **Reparto modal**

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

- **Accidentes**

Accidentes de trabajo: en la normativa vigente existe una definición general, aplicable a trabajadores por cuenta ajena, y unas definiciones similares a la anterior pero con matizaciones, para trabajadores por cuenta propia.

Para los trabajadores por cuenta ajena se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que se ejecute por cuenta ajena (Artículo 156 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre). Tienen también la consideración de accidente de trabajo los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, denominados accidentes “in itinere”.

Para trabajadores por cuenta propia en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar por cuenta propia, se entiende por accidente de trabajo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen especial.

La cobertura de las contingencias por accidentes de trabajo en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) ha pasado a ser obligatoria con carácter general a partir de 1 de enero de 2019, según lo estipulado en el artículo 316 de la Ley General de la Seguridad Social que ha sido modificado por el Real Decreto ley 28/2018, de 28 de diciembre. También se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de prestación de la actividad económica o profesional.

Para los trabajadores autónomos económicamente dependientes se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal del trabajador que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presume que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate.

- **Accidente laboral de tráfico**

Accidente de trabajo que se produce a consecuencia de un accidente de tráfico. (Guía Delta, enero 2019)

Se considera que el trabajador accidentado ha sufrido un accidente de tráfico si el accidente reúne las tres circunstancias siguientes: Se produce, o tiene su origen, en vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, está implicado al menos un vehículo en movimiento y el trabajador accidentado es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente, o bien ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico como usuario de la vía.

A su vez, los accidentes laborales de tráfico se dividen en:

- **Accidentes “in itinere”**

Son aquellos que se producen en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo.

Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y que se emplee el itinerario habitual.

- **Accidentes en jornada laboral**

Son aquellos que se producen durante la jornada laboral por motivos de trabajo. A su

vez, pueden tratarse de:

Accidentes sufridos por trabajadores cuya labor fundamental es la conducción, como es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes.

Accidentes sufridos por trabajadores que necesitan realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión, pero su labor fundamental no es conducir si no otra, como es el caso de visitadores médicos, operarios de reparaciones domésticas, agentes comerciales, etc.

3. LOS FACTORES DE RIESGO

La movilidad con motivo laboral es una de las principales causas de desplazamiento. Durante las últimas décadas, la dispersión del tejido urbano e industrial sobre el territorio ha ido alejando los centros de trabajo de los lugares de residencia. El resultado es un modelo de movilidad poco sostenible desde un punto de vista medioambiental y poco o nada saludable para los trabajadores y la población en general.

El riesgo de sufrir un accidente vial en los desplazamientos al trabajo, o durante la jornada laboral, lo conforman la confluencia de varios elementos: el factor humano, el factor vehículo, el factor vía/entorno y el factor condiciones de trabajo. Coinciden, como no podía ser de otra manera, con los principales factores de riesgo en los accidentes viales en su conjunto, dado que, independientemente de su calificación como accidentes laborales, se trata de accidentes viales. Además, se incluye un cuarto factor específico para los accidentes laborales de tráfico, concretamente el que hace referencia a las condiciones en las que se desarrolla el trabajo y su control y gestión por parte de la empresa. Este factor recoge, entre otros, aspectos como la planificación de las rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, las políticas de remuneración o la gestión de las comunicaciones.

3.1. Factor humano

El principal factor que interviene en un accidente de tráfico es el factor humano, el cual, según consideran la práctica totalidad de los estudios científicos sobre la

materia, está presente en un porcentaje que oscila entre el 80% y el 90% de los mismos.

En relación con el factor humano, debemos destacar:

- Distracciones

Se produce distracción en la conducción cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, dentro o fuera del vehículo, capta la atención del conductor y la desvía de la tarea de conducir.

Los tipos de accidentes más frecuente debidos a la distracción son la salida de la vía, el choque con el vehículo precedente o el atropello.

Tiempo invertido en realizar determinadas tareas secundarias:

Causas más frecuentes de distracción:

- Marcar un número o enviar un SMS o un “WhatsApp” por el móvil.
- Buscar y contestar al móvil cuando suena.
- Estar hablando por el móvil.
- Mirar o leer un e-mail, un WhatsApp, etc.
- Fumar al volante
- Utilizar indebidamente los sistemas de navegación o GPS.

- Velocidad

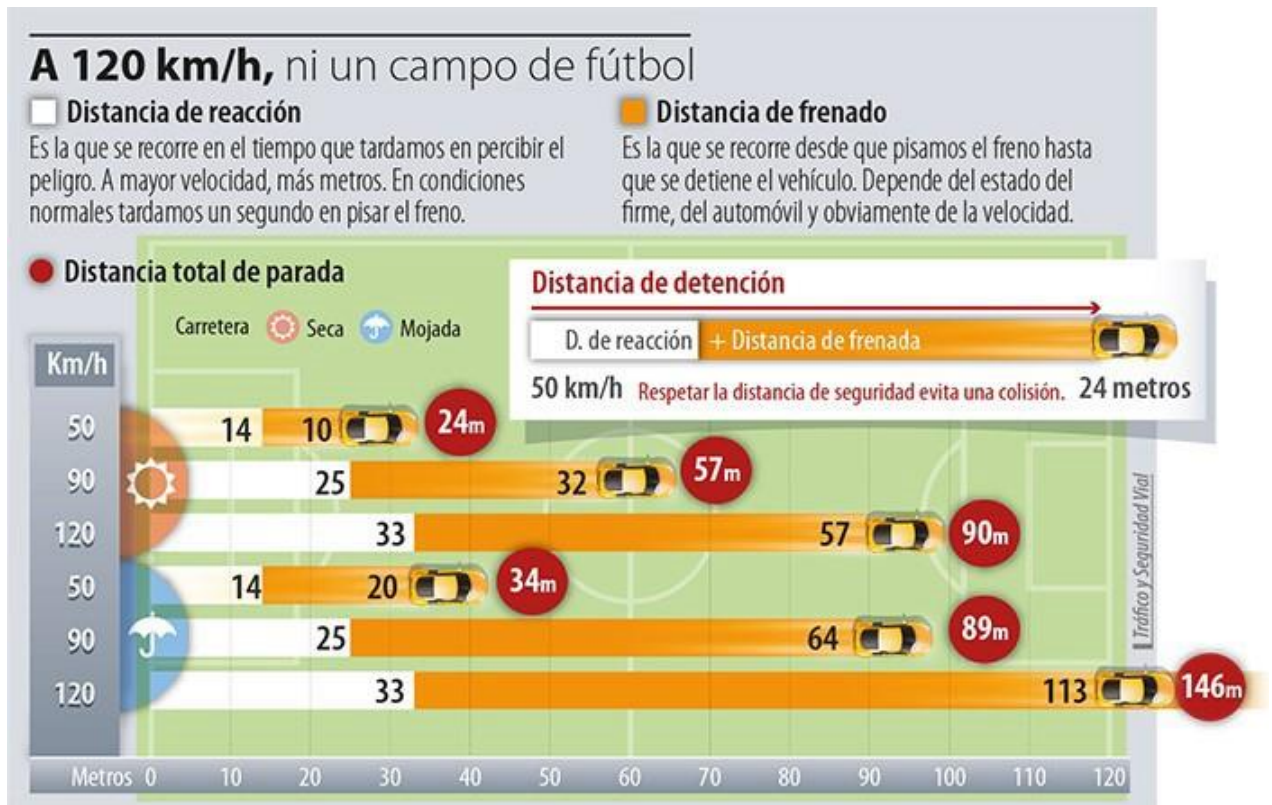
La velocidad tiene una influencia directa en la ocurrencia y severidad de los accidentes de tráfico. Con velocidades de conducción más altas, el número de siniestros y su gravedad aumentan de forma exponencial.

Llevar una velocidad adecuada, podría reducir la cifra de fallecidos en accidentes de tráfico en un porcentaje cercano al 25%. Como ejemplo, podemos decir que en España, de acuerdo con los datos recogidos en el informe “Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2018”, el factor concurrente velocidad inadecuada estuvo presente en el 26% de los accidentes mortales en vías interurbanas en 2018 (Cataluña y País Vasco excluidos), así como en el 22% del global de los accidentes mortales ocurridos en vías urbanas e interurbanas.



El Asistente de velocidad inteligente o ISA, sistema a través del cual una cámara inteligente lee los límites de velocidad en las señales verticales e impide ir por encima de la velocidad permitida, puede suponer un gran avance en la seguridad activa del vehículo, si bien, por el momento, este sistema no está muy generalizado.

La distancia de detención en función de la velocidad: La distancia necesaria para la detención de un vehículo será la suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado.



Por término medio, a una velocidad de 120 km/h y siempre que se circule por una carretera seca y en buen estado, necesitaremos una distancia cercana a un campo de fútbol para detener el vehículo. En caso de carretera mojada, o en mal estado, la distancia de detención sería bastante superior.

El sistema de frenado ABS: hace que las ruedas no se bloqueen al pisar el freno a fondo, y de esta manera la distancia de frenado es menor y se puede esquivar con mayor probabilidad un obstáculo. La distancia de frenado se reduce en torno a un 13% en seco y un 25% en mojado.

- Alcohol y drogas

El consumo de alcohol y otras drogas al volante constituye uno de los principales factores de siniestralidad y morbilidad en los accidentes de tráfico.

En Europa, el alcohol está relacionado con alrededor del 20% al 25% de todas las muertes en carreteras. En España, el alcohol aparecía como factor concurrente en el 21% de los accidentes mortales en vías urbanas e interurbanas ocurridos en 2018 – Cataluña y País Vasco excluidos—. La prevalencia de drogas entre los conductores lesionados o fallecidos en accidentes de tráfico en los países occidentales no es infrecuente y se estima en el rango de 14% a 17% (el 19% de los conductores fallecidos con constancia de prueba de drogas dieron positivo en vías urbanas e interurbanas en España en 2018, (Cataluña y País Vasco excluidos).

Las drogas más relevantes en seguridad vial son aquellas que tienen su acción principal sobre el Sistema Nervioso Central, por lo que también se denominan sustancias psicoactivas, y que pueden modificar la capacidad precisa para la conducción o alterar el comportamiento de los usuarios de las vías.

Las funciones mentales más frecuentemente afectadas por las sustancias psicoactivas son la capacidad de procesamiento de la información, la respuesta motriz y la coordinación perceptivo-motora, los tiempos de reacción ante estímulos, la atención, la capacidad para el seguimiento de trayectorias, la estimación de tiempos y distancias, la capacidad de mantenerse alerta y el estado anímico.

En el caso del alcohol, además, existe una buena correlación entre el consumo de etanol, los niveles en sangre (alcoholemia), los efectos en la conducción y el riesgo de accidente. Así, por ejemplo, el efecto del alcohol según la alcoholemia se incrementa de acuerdo a la tabla siguiente:

Alcoholemia (g/L). Tipo de efectos inducidos por el alcohol:

- 0,2 Reducción de la capacidad visual (sobre todo movimientos oculares) y de atención a distintos estímulos simultáneos.
- 0,5 Deterioro de la coordinación, dificultad en el seguimiento de objetos, seguimiento de la trayectoria de otros vehículos y respuesta inadecuada a situaciones imprevistas o complejas.
- 0,8 Dificultades en la atención mantenida, deterioro de la memoria a corto plazo, alteraciones perceptivas y de reconocimiento de estímulos, dificultades en adecuar la velocidad y en el procesamiento de la información recibida durante la conducción.
- 1 Impedimento en la capacidad para mantener la trayectoria del vehículo, la velocidad y la respuesta de frenado.
- 1,5 Importante deterioro en la capacidad de mantener el control del vehículo, la atención y la alerta. Sustancial deterioro de las capacidades perceptivas y de procesamiento de la información y toma de decisiones.

Aunque nos creamos en pleno uso de nuestras facultades físicas y mentales, con la ingesta de alcohol y/o otras drogas, estamos multiplicando el riesgo de sufrir un accidente.

Hay que ser consecuente: trata de impedir que otras personas que hayan bebido o consumido drogas psicotrópicas cojan el vehículo. En todo caso, nunca subas al vehículo con él.

El alcohol no sólo está relacionado con una mayor accidentalidad, sino que también repercute en una mayor mortalidad, al ser un factor relacionado con un peor pronóstico en las lesiones sufridas.

Aún con tasas de alcoholemia dentro de los márgenes legales permitidos, nuestro nivel de riesgo de accidente de tráfico puede verse incrementado. La única tasa segura es 0,0%.

3.2. Factor vehículo

El vehículo es un elemento que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo y la vuelta a casa, como herramienta profesional, y entre los riesgos asociados al mismo se incluyen, por ejemplo, el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, o las cabinas reforzadas. Un correcto mantenimiento del vehículo es fundamental para garantizar la seguridad.

El mantenimiento adecuado de todos los elementos de seguridad del vehículo se convierte en una actividad totalmente imprescindible para combatir la siniestralidad.

LO QUE DEBE REVISAR



DIRECCIÓN

Revisela si nota holguras, ruidos, vibraciones, dureza anormal al girar o desgaste irregular en neumáticos



FRENOS

Haga que le revisen pastillas/zapatillas, discos y nivel de líquido de frenos



SUSPENSIÓN

Su deterioro es imperceptible; pero de ella dependen la estabilidad y capacidad de frenado.



NEUMÁTICOS

Compruebe la profundidad del dibujo (1,6 mm), deformaciones, desgaste irregular y presión (en frío)



LUCES

Revise tanto los intermitentes como el alumbrado: deben estar en perfecto estado y bien regulados.



BATERÍA

No olvide revisarla si hay problemas al arrancar o ve sulfatados los bornes: se encarga de dar vida a todos los elementos eléctricos del vehículo.



NIVELES Y FILTROS

Revise el nivel del líquido de frenos, limpiaparabrisas, aceite... y también la tensión de las correas y el estado de los filtros de aceite, aire y polen.



AIRE ACONDICIONADO

Si enfría poco o se oyen ruidos al conectarlo, mande revisarlo: además de aportar confort, disminuye la fatiga, lo que repercute en la seguridad.



LUNAS Y LIMPIAPARABRISAS

Compruebe el estado de las lunas y escobillas del limpiaparabrisas. La lluvia puede llegar en cualquier momento y es fundamental ver bien.



INYECCIÓN

Ante aumentos del consumo, tirones al arrancar o en marcha, haga revisar el sistema de inyección (carburación en coches antiguos). Se evitará sustos.

La evolución en los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos ha sido exponencial en los últimos años. Estas innovaciones pueden contribuir de una forma notable a la reducción de la siniestralidad en carretera, por ello, es aconsejable que los nuevos vehículos de flota que se vayan a adquirir dispongan de los sistemas más avanzados de seguridad. En este sentido, el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, que entrará en vigor en 2022 para los nuevos vehículos y en 2024 para modelos ya existentes, recoge, entre otros, los siguientes sistemas avanzados para todo tipo de vehículo de motor:

- Asistente de velocidad inteligente. Alerta al conductor cuando supera la velocidad legal establecida. No se trata de un limitador y el conductor tiene la opción

de desactivarlo en todo momento.

- Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque.
- Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor.
- Sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor.
- Señal de frenado de emergencia.
- Detector de marcha atrás.
- Registrador de datos de incidencias.

En relación a los turismos y vehículos comerciales ligeros se recoge, entre otros aspectos, que estos vehículos de las categorías M1 y N1 estarán equipados con un sistema de emergencia de mantenimiento del carril, y, además se diseñarán y construirán de manera que dispongan de una zona ampliada de protección frente a impactos en la cabeza, con el fin de mejorar la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública y atenuar la gravedad de las lesiones que puedan sufrir en caso de colisión

Los autobuses y camiones, vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3, estarán equipados, entre otros, con:

Un sistema de advertencia de abandono del carril y un sistema avanzado de frenado de emergencia.

Sistemas avanzados capaces de detectar a peatones y ciclistas situados a corta distancia de la parte delantera o lateral del vehículo y de emitir una advertencia o evitar colisiones con estos usuarios vulnerables de la vía pública.

Estos vehículos se diseñarán y construirán para mejorar la visibilidad directa de los usuarios vulnerables de la vía pública desde el asiento del conductor

3.3. Factor vía/entorno

La vía es otro posible factor de riesgo ante un accidente. Por una parte, hay que considerar los aspectos relativos al diseño y construcción (trazado, pavimentación,

anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, la pendiente, el peralte...), así como su explotación, mantenimiento y rehabilitación; el diseño de los componentes de la vía (incluyendo desde la localización de señales, bolardos, barreras protectoras, la señalización y otros objetos del mobiliario urbano), hasta el problema que plantea el diseño correcto de la señalización desde su aspecto perceptivo (tipos de letra, tamaños, situación, etc.)

Las condiciones del entorno pueden también influir en la accidentalidad. Por un lado, es importante valorar la visibilidad e iluminación de las mismas y otra parte, todo un conjunto de elementos “cambiantes” que modulan e influyen en la conducción de forma más, imprevisible, intemporal o incidental como son la climatología e incidencias u obstrucciones temporales.

3.4. Factor condiciones de trabajo

Cuando la actividad de conducir es debida al trabajo, en el abordaje de los factores que intervienen en los accidentes de tráfico, se debe tener muy en cuenta el que atañe de una forma específica a las condiciones de trabajo.

Las condiciones de trabajo son cualquier característica del mismo, relacionada con la actividad de conducir, que pueda tener una influencia significativa para la seguridad y salud del trabajador.

Estas condiciones de trabajo incluyen, además de los factores clásicos como el vehículo o la vía-entorno, otros factores que pueden ocasionar daño a la salud de la población trabajadora.

La interacción entre las condiciones de trabajo y el factor humano es evidente y muy significativa.

Por ejemplo, la forma de remuneración por objetivos o entregas (factor condiciones de trabajo) influye en la fatiga, el estrés y la velocidad (factor humano). Que los vehículos utilizados sean propiedad de la empresa (condiciones de trabajo) permite que su mantenimiento esté controlado en todo momento (factor vehículo). La actividad empresarial (factor condiciones de trabajo), por ejemplo que el objeto del negocio sea el transporte internacional de mercancías, implica la utilización de determinadas vías de circulación (factor vía/entorno) y la necesidad de una formación específica del

conductor (factor humano). De esta manera se podrían encontrar numerosos ejemplos de las interacciones entre factores.

Seguidamente se expone una relación orientativa de aspectos aglutinados en el factor condiciones de trabajo, que tienen influencia en la seguridad vial.

Deberán considerarse también aquellos aspectos contemplados anteriormente en los factores vehículo y vía/entorno en los que la empresa tenga capacidad de actuación.

Este listado no pretende ser exhaustivo y debe adecuarse siempre a la situación de trabajo, ya que muchos de estos aspectos no tendrán aplicación en determinados puestos de trabajo, o bien, puede faltar algún aspecto en puestos muy específicos.

TIEMPO DE TRABAJO	RITMO DE TRABAJO	GESTIÓN DE RUTAS
Horario de trabajo. Horas diarias de conducción. Uso del tacógrafo u otros sistemas de control de tiempo de conducción. Cumplimiento de la normativa sobre los tiempos de conducción y descanso. Conducción nocturna. Respeto del descanso diario, semanal, vacacional. Nº y distribución de pausas Autonomía en la realización de pausas. Establecimiento de pausas para la	Remuneración en función de la productividad Ritmo condicionado por causas externas: tráfico, clientes, proveedores. Obligación de recuperar los retrasos. Establecimiento de tiempos para cada recorrido. Ajuste de plazo.	Planificación sistemática de rutas. Elección de las vías / recorridos más seguros. Autonomía del conductor para adecuar el plan de trabajo según las condiciones de seguridad presentes.
CARGA MENTAL	ASPECTOS PSICOSOCIALES	CARGA FÍSICA
Nivel de atención exigido durante gran parte de la jornada. Apoyo de la empresa ante las incidencias Estrategia de comunicación de la empresa con los conductores durante la conducción.	Nivel de responsabilidad Realización de otras tareas además de la conducción. Reconocimiento del trabajo. Compatibilidad de horarios entre vida personal y laboral. Conciliación, con especial atención a condicionantes relacionados con género. Trabajar en el tiempo libre. Trato con personas enfadadas, molestas, enfermas. Aislamiento. Respeto del ciclo vigilia/sueño.	Mantenimiento durante largo tiempo de la postura sedentaria, estatismo postural. Manipulación de cargas. Movimientos repetitivos.
MERCANCÍA	AGENTES FÍSICOS Y QUÍMICOS	FACTORES DE GESTIÓN

Contacto con sustancias químicas peli- grosas. Contacto con agentes biológicos. Estiba de la carga.	Nivel de ruido. Iluminación Temperatura Ventilación Respiración de humos o gases de combustión.	Coordinación de actividades empresariales. Normas de actuación / método de trabajo. Formación del trabajador para la tarea. Experiencia del trabajador. Establecimiento de pausa para la comida: con duración suficiente, en horario adecuado y repetido cada jornada de trabajo. Formación en hábitos correctos del sueño, la alimentación y el ejercicio físico.
--	--	---

Las condiciones y características del trabajo expuestas pueden convertirse en riesgos con consecuencias negativas en la salud de los trabajadores y trabajadoras. Es, por ello, importante garantizar que el trabajador reciba una vigilancia específica según los riesgos detectados, que asegure la conservación de su salud y el mantenimiento de las condiciones psicofísicas para su continuidad en el puesto de trabajo.

4. DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN Y DE SUS ACTIVIDADES

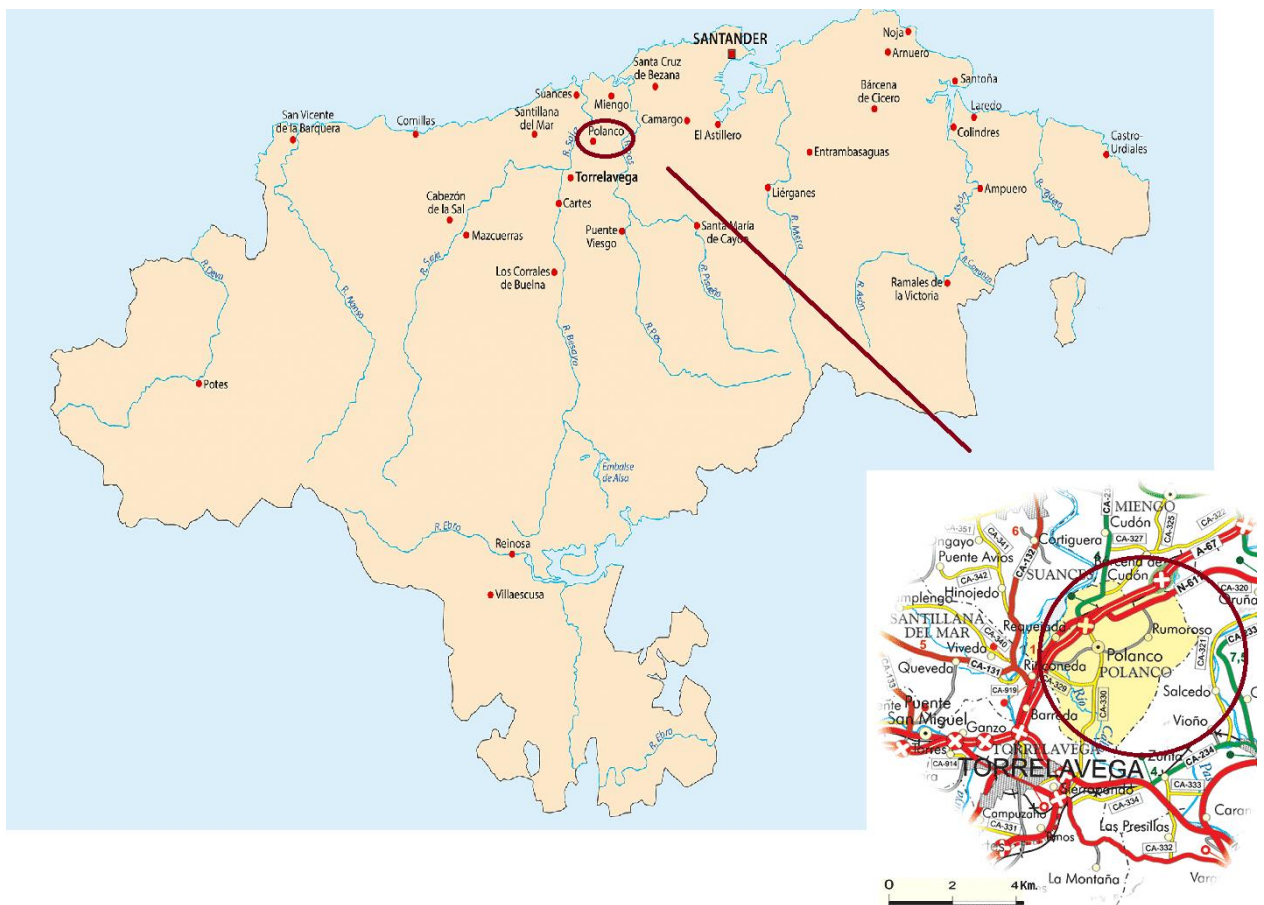
A continuación, se recogen las características principales de la empresa

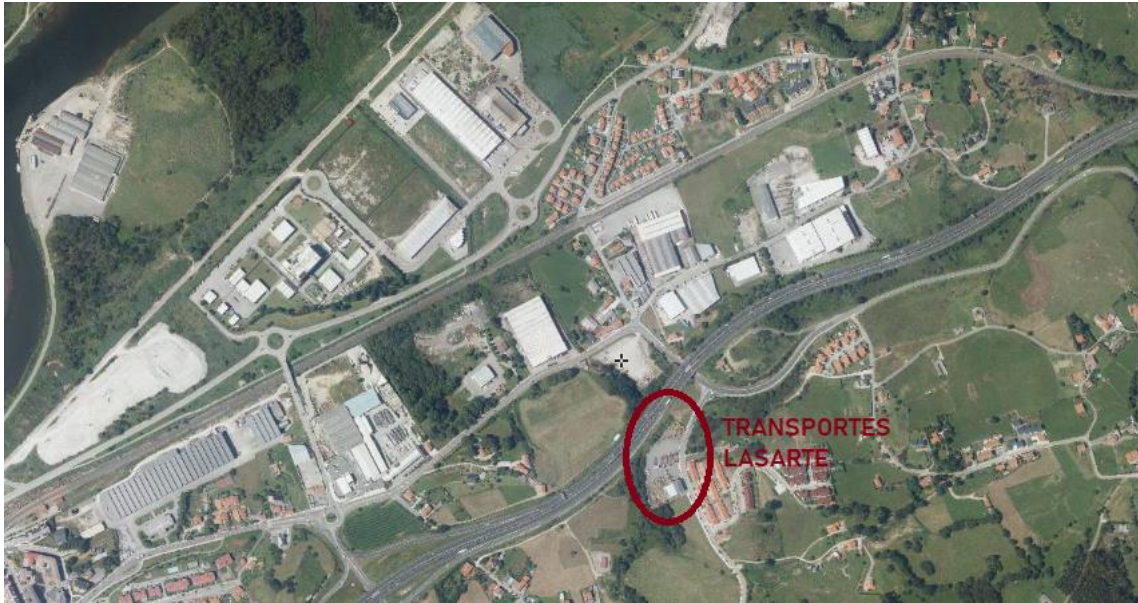
TRANSPORTES LASARTE, es una compañía líder en el transporte por carretera de mercancías de dimensiones excepcionales, con una experiencia acumulada de 75 años en este sector.

A lo largo del continuo proceso de evolución y adaptación a las necesidades de sus clientes, LASARTE ha ido incorporando paulatinamente otros servicios que complementan la actividad del transporte rodado, a fin de proporcionar un servicio integral puerta a puerta.

En el siguiente link se recoge una presentación de la empresa:
<https://youtu.be/RnqaeDJ3Ppg>

Transportes Lasarte tiene su sede en el barrio San Pedro, V-2 – 39312, en Rumoroso, Polanco, Cantabria (España)





Un recinto de unos 10.000 m2 agrupa las oficinas, el taller, el almacén y la base-depósito que acoge a nuestra flota de más de un centenar de vehículos.

Esta superficie se encuentra en un área industrial privilegiada y con unos accesos inmejorables, separados solamente por 300 metros de la autopista A-67, a 1 km del puerto de Requejada y a 20 km del puerto de Santander.



SECTORES PRINCIPALES DE ACTIVIDAD

Energías Renovables

El sector eólico ha sido durante los últimos 15 años el principal motor de crecimiento y expansión de LASARTE, siendo pioneros en el transporte de aerogeneradores en España y Portugal. También en Alemania o Francia se han realizado proyectos.



Fuera de la UE, LASARTE ha llevado a cabo grandes proyectos eólicos en Marruecos, como el parque de Tarfaya, el mayor de África. LASARTE MAROC opera en el país norteafricano desde 2012.

El valor añadido de los servicios que ofrecemos dentro de este campo es de gran importancia para nuestros clientes, quienes valoran altamente las supervisiones que realizamos de los parques, la aportación de estudios de viabilidad y las propuestas de acondicionamiento de los terrenos necesarias para permitir los transportes.

El continuo incremento de los equipos específicos para el transporte de todos los componentes de los molinos, unido a la enorme experiencia ganada a lo largo de años desarrollando proyectos eólicos completos, muchos de ellos en las más difíciles circunstancias, proporcionan una gran confianza a nuestros clientes, que ven en ello la garantía de éxito que buscan para sus proyectos.



Muestra de la implicación de LASARTE en este sector es nuestro concurso en la AEE (Asociación Empresarial Eólica), teniendo el honor de ser la primera compañía de transportes asociada, lo cual nos permite aportar nuestros conocimientos y experiencia a la promoción y desarrollo de la energía eólica, al tiempo que trasladar las preocupaciones y barreras existentes dentro de nuestra

actividad a una organización que lucha por la mejora de las condiciones del sector eólico a todos los niveles y ofrece una mayor repercusión sobre cualquier problemática.

Más allá del ámbito eólico, LASARTE participa, mediante el traslado de calentadores, evaporadores, boyas, etc., en la instalación de plantas termosolares de biodiésel o marinas para la generación de energía a partir de fuentes renovables

Ingeniería & Construcción

Los desafíos en este campo son cada vez mayores:



puentes, viaductos, cúpulas, pasarelas, columnas, etc. forman parte de los edificios, industrias e infraestructuras que nos rodean y en las que LASARTE está muy presente.

Industria alimentaria

Fue este sector el que nos impulsó a mediados del siglo pasado a dirigir la actividad principal hacia el transporte especial, trasladando inicialmente depósitos para guarda y fermentación de cerveza y, posteriormente, otros para la producción y almacenaje de vino, zumos, leche, piensos y un sinfín de productos.

Los equipos de transporte que se utilizaban entonces nada tienen que ver con los de



ahora, lo que representaba una gran dificultad técnica para su ejecución, dados los diámetros de las piezas, que obligaban a buscar alternativas de ruta y a innovar en los métodos de transporte.

Hoy, la gran variedad de equipos, algunos versátiles y otros específicos, ayudan a superar

los obstáculos que se encuentran en carretera y hacen más cómodos y seguros los transportes.

Maquinaria

Disponemos de una amplia gama de equipos capaces de adaptarse a los diferentes tipos de maquinaria que, por sus propias características, pesos o dimensiones, requieren de un tratamiento muy concreto.



Sector Marítimo

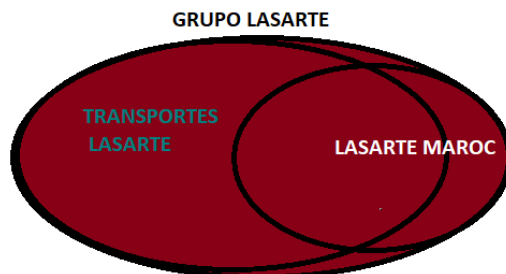


LASARTE colabora con los principales operadores marítimos y portuarios a fin de ofrecer un servicio integral a sus clientes en tráficos internacionales.

DELEGACIÓN EN MARRUECOS

LASARTE MAROC S.A.R.L. nace en 2012 como consecuencia de la expansión de Transportes Lasarte, S.A. en el continente africano para la prestación de servicios de transporte especial y actividades complementarias.

Lasarte Maroc está participada por Transportes Lasarte S.A. (España), formando el GRUPO LASARTE.



MEDIOS TÉCNICOS

LASARTE cuenta con una extensa gama de equipos especiales adaptados a la innumerable variedad de mercancías a transportar, así como una amplia flota de camiones de dos a cuatro ejes que combinan adecuadamente cada uno de los servicios que realizamos.

Todos los camiones y coches piloto están dotados de GPS, lo que facilita el seguimiento constante por parte del departamento de tráfico y permite al cliente disponer de información puntualmente.

Los tipos de vehículos son los siguientes:

Plataformas convencionales: Remolque estándar provisto de puertas laterales y toldos para el transporte normal de mercancías.

Plataformas porta-contenedores: Equipada con pines especiales para la perfecta sujeción del contenedor al remolque, garantizando de esta manera la seguridad del transporte.

Plataformas extensibles: Remolques de diferentes características destinados a un mismo fin: transportar piezas de gran longitud.

Tautliner – Compocar: plataforma tipo tautliner corredera cuyo sistema multifunción permite transportar piezas tapadas, acondicionada igualmente para portar bobinas y contenedores, del mismo modo que se pueden llevar piezas de dimensiones especiales debido a la versatilidad de apertura del toldo

Góndolas convencionales: Remolques con chasis bajo para el transporte de piezas altas que sobrepasarían la altura estándar máxima permitida con una plataforma convencional.

Góndolas rebajadas: Vehículos contruidos con chasis extra bajo para el transporte de piezas de altura superior, lo que permite evitar obstáculos insalvables con otros equipos.

Góndolas portatubos: Equipos diseñados especialmente para el transporte de piezas cilíndricas de grandes dimensiones, con chasis en forma de cuna para facilitar el apoyo de las piezas y asegurar su estabilidad.

Conjuntos modulares: Equipo de gran versatilidad, enorme capacidad de carga y excelente maniobrabilidad debido a su dirección y suspensión hidráulica que facilita tanto el transporte de la mercancía como las operaciones de carga y descarga. Al mismo tiempo, al disponer de numerosas combinaciones de camas, la adaptación del equipo a las diferentes características de las piezas es total, consiguiendo llevar todo tipo de mercancías, incluso a ras de suelo.

Plantagóndolas: Remolque específicamente diseñado para la realización de transportes de longitudes poco habituales, con posibilidad de extensión de hasta 60 metros. Además, gracias a su cama rebajada, puede transportar piezas de mayor altura.

Dollys: Equipo diseñado para el transporte de piezas de longitud extrema por itinerarios complicados dada su fácil maniobrabilidad, lo que permite el acceso a los destinos más difíciles.

Adaptadores eólicos: Sistemas específicos para la carga y el transporte de componentes eólicos.

Tractoras

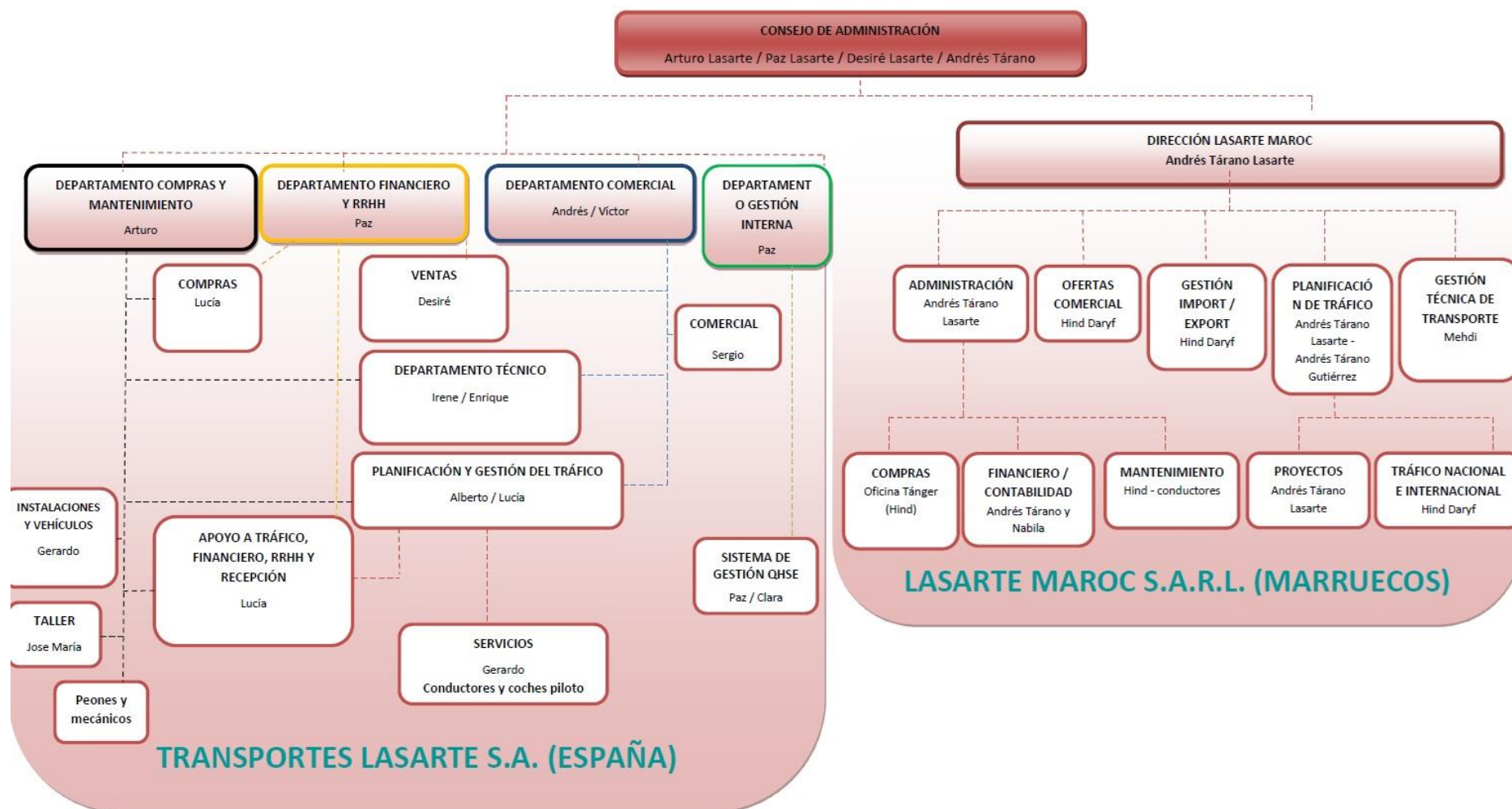
Coches piloto: Los transportes especiales de ciertas dimensiones deben ir acompañados por una escolta técnica durante todo o parte del recorrido del transporte.

También son utilizados para inspecciones o simplemente para proporcionar un respaldo técnico.

MEDIOS HUMANOS

A continuación, se recoge la estructura de la empresa

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA 2025



5. GESTIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

El éxito de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa se basa en la participación de todos los implicados, dentro del ámbito de competencias que a cada uno de ellos se le asignen. Es fundamental que todos se sientan parte del Plan, desde los empresarios y ejecutivos de alta dirección, hasta los propios trabajadores.

A modo de ejemplo, dado que cada organización requerirá una adaptación específica, las principales funciones a asumir y desarrollar por los distintos implicados serían las siguientes:

5.1. El empresario

Dentro del concepto empresario quedan englobados los gerentes, directivos, etc., de la empresa, entendiéndose como empresario a aquellas personas con capacidad de toma de decisiones en la empresa. Sus principales responsabilidades y tareas son:

- Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan.
- Asegurar el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de sus representantes.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones, y a los trabajadores el necesario para las tareas relacionadas con el Plan.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Aprobar el Plan y evaluar periódicamente su implantación.

Para que la dirección de la empresa se implique de manera efectiva, es fundamental que el Plan se considere como una herramienta que ofrece diversas ventajas para la empresa, desde la reducción de la siniestralidad y sus costes asociados hasta la mejora de la imagen y reputación de la misma. Por lo tanto, más que como un gasto, debe tener claro que se trata de una inversión.

5.2. Los trabajadores y sus representantes

Los trabajadores deben ser participantes activos del Plan y deben ser informados y consultados en relación al mismo, teniendo en cuenta las obligaciones generales y específicas de consulta en materia preventiva en todas aquellas cuestiones que afecten a la seguridad y salud de los trabajadores.

Los trabajadores pueden formar parte de los diferentes grupos de trabajo o de apoyo al Plan que se constituyan, en función de la medida a considerar: grupos de formación, de vehículo compartido, de fomento del uso del transporte público, entre otros.

6. FASE PREVIA AL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

6.1. Implicación de la dirección y agentes participantes

La dirección de Transportes Lasarte está comprometida con la seguridad de la empresa, entre la que se encuentra la seguridad vial.

Desde hace tiempo, la empresa está certificada en calidad, medioambiente y seguridad. En concreto, certificó sus sistemas de gestión de calidad ISO 9001 en el año 2021; su sistema de gestión medioambiental ISO 14001 en el año 2015 y su sistema de gestión de seguridad y salud OHSAS 18001 (ahora ISO 45001) en el año 2013.

En 2021, tras años certificados con la empresa DNV GL, se han unificado los sistemas de gestión con los de Marruecos y renovado los certificados con la empresa cántabra BMTrada

Dentro del sistema de gestión de seguridad, la dirección mantiene implantada una política de seguridad y se compromete anualmente a la mejora continua en este ámbito, poniendo los recursos necesarios. En este sentido, y sabiendo que, dentro de la seguridad, es la seguridad vial en la que más se deben alinear esfuerzos, se ha obtenido la certificación de un sistema de gestión ISO 39001 de gestión de la seguridad vial



CERTIFICADO DE REGISTRO

(CERTIFICATE OF REGISTRATION)

El cual garantiza que:
(this is to certify that)

TRANSPORTES LASARTE, S.A.

Barrio San Pedro, V-2
39312 Rumoroso - Polanco
Cantabria
España

Ha sido auditada y cumple con los requisitos del estándar ISO 39001:2013 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial
(has been audited and found to meet the requirements of standard ISO 39001:2013 Road Safety Management System)

Alcance de la certificación
(Scope of certification)

Operador de transportes normales y especiales, nacionales e internacionales.
Ingeniería del transporte. Estudio y valoración de rutas y alternativas, análisis de maniobras.

Normal and special transport operator, national and international.
Transportation engineering. Study and assessment of routes and alternatives, maneuver analysis.

Nº Certificado: 2102
(Certificate Number)
Fecha emisión inicial: 22/07/2022
(Date of initial registration)
Fecha de Última Emisión: 22/07/2022
(Date of last issue)
Fecha de Caducidad: 21/07/2025
(Date of expiry)

Firmado en nombre de BMC ASSURANCE, S.L.
Signed on behalf of BMC ASSURANCE, S.L.
D. Roberto García Torre, Director General (General Manager)

6.2. Asignar a los responsables del plan

La asignación de roles y responsabilidades dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa.

La elección de un departamento o persona responsable del desarrollo del plan así como de los procedimientos de participación de los trabajadores son fundamentales para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

Los responsables del Plan de Seguridad Vial en Transportes Lasarte son: Paz Lasarte y Arturo Lasarte

6.3. Analizar la movilidad

En Transportes Lasarte, en función de los desplazamientos que realiza el personal, se tienen dos grandes bloques bien diferenciados:

- **Todo el personal: DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE.** los objetivos y medidas a implantar en los desplazamientos in itinere aplicarán a todo el personal.



- **Personal en puesto de conductor (chofer de camión y/o coche piloto) en principal medida y resto de la empresa en menor medida: DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN:** los objetivos y medidas en misión se aplicarán principalmente al puesto de conductor. No obstante, todo el personal de la empresa está afectado por este riesgo, ya que todo el personal de la empresa puede en algún momento realizar salidas a campo (personal comercial, técnico, personal de taller..)



6.4. Analizar los accidentes

En Transportes Lasarte se realiza un exhaustivo seguimiento de los accidentes e incidentes, con objeto de analizar sus causas y que no vuelvan a suceder.

Para ello se dispone de un procedimiento de investigación de los mismos. En cada caso, se realiza un parte de investigación de accidentes, analizando casos y preguntando a posibles testigos.

En todos los casos, se implantan acciones encaminadas a su no repetición.

Todos los accidentes son comunicados a los trabajadores a través del delegado de prevención. En cada reunión con éste, se revisan los accidentes acontecidos en el periodo y se comparten impresiones con éste.

A continuación, se recoge el análisis de siniestralidad laboral de los últimos años:

AÑO	Nº DE ACCIDENTES	CON BAJA	SIN BAJA	LEVES	GRAVES	MORTALES	IN ITINERE	IN MISIÓN	JORNADAS PERDIDAS
2011	7	4	3	7	0	0	0	0	502
2012	2	0	2	2	0	0	0	0	109
2013	5	2	3	5	0	0	0	0	51
2014	6	4	1	5	0	1	0	1 MORTAL	189
2015	3	1	2	3	0	0	0	0	72
2016	2	2	1	1	1	0	0	0	232
2017	3	3	0	3	0	0	0	0	45
2018	6	2	4	6	0	0	0	0	52
2019	3	1	2	3	0	0	0	0	15
2020	3	1	2	3	0	0	0	0	13
2021	1	1	0	1	0	0	0	0	94
2022	4	2	2	4	0	0	0	0	172
2023	5	1	4	5	0	0	0	0	44
2024	2	1	1	2	0	0	0	0	

Si bien la estadística de accidentes de tráfico en la empresa es positiva, en el año 2014 se produjo un accidente en misión que resultó mortal, siendo un conductor de coche piloto el afectado. La empresa ya estaba muy comprometida con la seguridad de sus trabajadores, y esto sensibilizó más si cabe a todo el personal.

En los últimos años se mantiene un historial limpio en accidentes en carretera, fruto de las acciones implantadas para reformar la seguridad en estos casos

6.5. Analizar las condiciones reales de conducción

En Transportes Lasarte, podemos dividir al personal en dos grupos: los conductores de los vehículos y coches piloto, y el resto (agrupando a taller y oficinas). El personal de taller y oficinas asiste diariamente a su puesto de trabajo en Polanco, cumpliendo con un horario de jornada laboral. Este horario es elegido de manera más o menos flexible, habiendo personal que asisten en jornada continua y otro personal está en jornada partida. Todos ellos llegan a las instalaciones individualmente en su vehículo (actualmente coche o moto)

Los chóferes tienen contrato con jornada de lunes a domingo, siendo las jornadas determinadas según el volumen de trabajo, y siempre cumpliendo la normativa de descansos. Generalmente, los conductores arrancan los domingos – lunes sus jornadas semanales, pudiendo regresar a sus casas para el fin de semana, o estando varias semanas fuera. Los trabajos se desarrollan principalmente en territorio nacional y europeo.

Generalmente, si se está trabajando en “proyecto” (entendiendo éste como los desplazamientos continuos y repetitivos en un parque eólico), en el que participan varios conductores, éstos vuelven a sus casas en fin de semana, agrupados en furgonetas y dejando los vehículos en Parque.

Se hace además un inciso de que un grupo de chóferes de la empresa son residentes en León, los cuales trabajan de lunes a viernes, y se organizan para dejar el camión en las instalaciones de Lasarte en Polanco e ir juntos en coche compartido hasta sus casas.

7. ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

Las fases para la elaboración de un plan de movilidad en la empresa son:



Implicar y reflexionar

- Implicar a la Dirección
- Hacer partícipes a los trabajadores y sus representantes
- Asignar funciones y responsabilidades



Elaborar
un diagnóstico

- Análisis de la movilidad
- Análisis de los accidentes
- Análisis de la gestión de los desplazamientos



Evaluar los
riesgos

- Evaluar los riesgos de los puestos de trabajo, estimando su magnitud para priorizarlos



Establecer objetivos
y desarrollar un plan
de acción

- Definir los objetivos a alcanzar y los indicadores de evaluación asociados
- Favorecer el consenso
- Priorizar y planificar las acciones y asignar recursos y responsabilidades.



Implantar
acciones

- Gestión y mantenimiento de los vehículos
- Vía y entorno
- Gestión de los desplazamientos en jornada e in itinere
- Seguridad de las comunicaciones
- Formación en seguridad vial, conducción segura
- Sensibilización



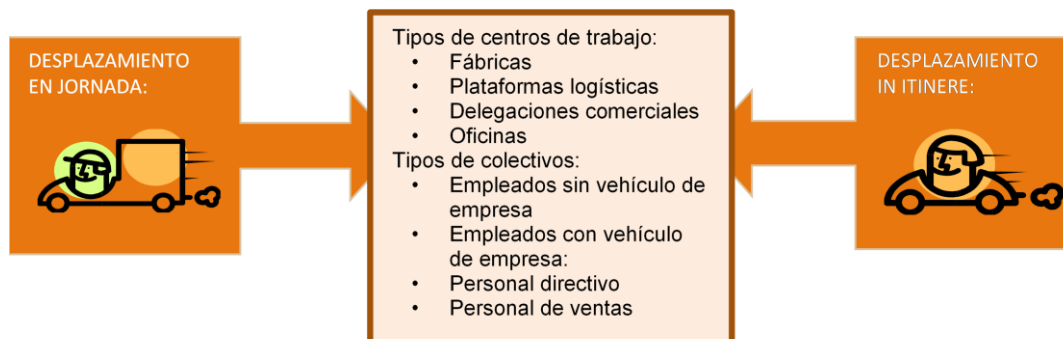
Hacer el
seguimiento y
evaluación del Plan

- Obtener el valor de los indicadores y su grado de consecución
- Establecer nuevas medidas o redefinir las existentes

7.1. Fase preliminar: Implicar y reflexionar

Antes de acometer la elaboración de un Plan de movilidad, la empresa debe hacer la reflexión general sobre su organización y actividades, analizando cómo está afectada por los riesgos relacionados con la conducción. En este sentido, es importante analizar qué se está haciendo en PRL en el ámbito de la seguridad vial y qué actuaciones se pueden incluir en el Plan para eliminar o reducir y controlar tales riesgos y mejorar los resultados.

El Plan deberá contemplar los desplazamientos en jornada de trabajo, tanto dentro como fuera del lugar de trabajo; así como los desplazamientos “in itinere”, en función de las características de la empresa.



La implicación de la organización y la asignación de roles y responsabilidades dentro de la misma suponen el primer hito en el proceso de desarrollo de una política de movilidad en la empresa. La designación de un departamento responsable del desarrollo del Plan, así como de los procedimientos de participación de los trabajadores, resulta fundamental para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

Liderazgo del empresario y participación de todos los trabajadores, devienen aspectos básicos para el éxito del Plan.

7.2. Diagnóstico

Para abordar una adecuada política de movilidad en la empresa es necesario disponer de datos e información sobre:

- Los resultados de la evaluación de riesgos relativos a los riesgos de la conducción.
- La movilidad de los trabajadores, ya sea dentro de la jornada laboral o en los desplazamientos al ir o volver al trabajo (“in itinere”)
- Los factores concurrentes en los accidentes en jornada de trabajo e “in itinere” acontecidos.
- Los kilómetros recorridos y los modos de transporte utilizados.
- Las condiciones reales de trabajo en cuanto a la gestión y organización del mismo: la gestión de los desplazamientos.

Análisis la movilidad de los trabajadores

Analizar la movilidad de los trabajadores permitirá a la empresa conocer la exposición al riesgo que tienen en función de los medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos, principalmente.

El riesgo de accidente se incrementa con el número de kilómetros recorrido y depende del modo de transporte empleado (a pie, motocicleta, turismo, transporte público...)

Los registros de la empresa deberán contener datos sobre:

- El objetivo de la misión: mantenimiento, reparto, actividad comercial, entre otros.
- Media de kilómetros recorridos y frecuencia
- Tiempo medio dedicado a la misión.
- Tipo de vía utilizada: autopista, autovía, carreteras secundarias, vías urbanas.
- Tipo de vehículo: turismo, furgoneta, motocicleta, bicicleta, entre otros.
- Los desplazamientos de casa al trabajo y del trabajo a casa (“in itinere”) exigen que la empresa conozca los hábitos de desplazamiento y comportamiento de sus trabajadores, por lo que será necesario preguntar a los mismos trabajadores a través de un cuestionario. En el anexo II se adjunta el cuestionario utilizado.
- El modo de transporte o transportes utilizados en la realización del trayecto (turismo, motocicleta, ciclo motor), transporte público (tren, autobús, metro), a pie, en bicicleta o combinación de varios.
- El itinerario habitual y sus alternativas.
- La distancia media recorrida cada día en función del modo de transporte.
- Los hábitos relacionados con el comportamiento como usuario de la vía (utilización de móvil, cinturón de seguridad, casco, etc.)
- En su caso, el grado de utilización de recursos como comedor de empresa, transporte colectivo de empresa, u otros que puedan afectar a la reducción de los desplazamientos y, por tanto, de la exposición del riesgo del trabajador.
- Análisis de los accidentes

Sistematizar la recogida de información sobre los accidentes laborales viales permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones.

Existen diferentes fuentes de información que deben permitir a la empresa crear un registro de los accidentes laborales viales y así poder comparar los resultados a lo largo del tiempo.

El origen de la información de los accidentes puede ser: los partes de baja, los partes de accidente, la información transmitida por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores.

Los datos más relevantes para poder realizar la explotación y análisis, tanto para los accidentes en jornada de trabajo como para los accidentes “in itinere”, a modo de ejemplo y sin ánimo de ser exhaustivo:

Con respecto a los datos identificativos del trabajador o trabajadora:

- Edad y sexo.
- Funciones o rol que desarrolla.
- Antigüedad en la empresa.
- Tipo de contrato.
- Con respecto a los datos del desplazamiento:
- Tipo de desplazamiento (en jornada/“in itinere”).
- Con respecto a los datos del accidente:
- Temporalidad: mes, día y hora.
- Tipo de vehículo, en su caso.
- Tipo de accidente (colisión frontal, salida de la vía, alcance, atropello, etc.).
- Tipo de vía y condiciones de la misma.

En base a toda la información recopilada, se analizarán los datos cruzando las variables que se consideren relevantes y se extraerán conclusiones que permitan identificar los niveles de riesgo de accidente que tiene la empresa por sus políticas y procesos por perfil de trabajador, y así se podrán identificar los aspectos de mejora que ayudaran a la reducción de los accidentes de trabajo viales.

Evaluación de los riesgos laborales derivados de la movilidad (riesgos viales)

El Reglamento de los Servicios de Prevención (RSP) define la evaluación de riesgos laborales (ERL) como “el proceso dirigido a estimar la magnitud de aquellos riesgos que no hayan podido evitarse, obteniendo la información necesaria para que el empresario esté en condiciones de tomar una decisión apropiada sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en tal caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse”.

El RSP, en su artículo 4.1, señala que la evaluación de los riesgos “deberá extenderse a cada uno de los puestos de trabajo de la empresa en que concurren dichos riesgos”. En el ámbito de la prevención de riesgos laborales se entenderá puesto de trabajo como la suma de las condiciones de trabajo y del trabajador. Por ello, la evaluación de riesgos laborales tener en cuenta:

- Las condiciones de trabajo: cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador (artículo 4 de la LPRL). Esta definición incluye tanto aspectos materiales (por ejemplo, las características del vehículo), como de organización (por ejemplo, el horario de trabajo).
- Las características del trabajador: con el fin de identificar la posibilidad de que el trabajador que lo ocupe o vaya a ocuparlo sea especialmente sensible, por sus características personales o estado biológico conocido, a alguna de dichas condiciones. Es fundamental analizar la compatibilidad de los factores individuales del trabajador con el puesto que ocupa.

Los riesgos laborales derivados de la movilidad tiene la misma consideración que cualquier otra clase de riesgos y como tal deben ser debidamente identificados y evaluados para definir las medidas preventivas más adecuadas para eliminarlos o reducirlos y controlarlos. Para su evaluación se recurrirá a la metodología más adecuada en cada caso.

La evaluación de riesgos derivados de la movilidad comenzará en el momento en el que se empiezan a obtener los primeros datos y concluirá cuando se haya obtenido la información necesaria para que, en el marco de la planificación de la actividad preventiva, puedan concretarse las medidas que en su caso deban adoptarse para eliminar o reducir y controlar tales riesgos y establecerse prioridades y plazos para su ejecución.

La evaluación de riesgos y la planificación preventiva quedarán recogidas en el Plan de Prevención de la empresa (artículo 16 de la LPRL) junto con todas actuaciones preventivas aplicables al puesto de trabajo¹.

Si bien el empresario debe garantizar la seguridad y la salud de sus trabajadores, la evaluación de riesgos y la planificación preventiva, como actividades preventivas especializadas, deberán ser realizadas por personal técnico capacitado perteneciente a la modalidad preventiva de la empresa conforma establece el artículo 10 del RSP (propio empresario, trabajador designado, servicio de prevención propio, ajeno o mancomunado)".

8. PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE DE TRANSPORTES LASARTE: OBJETIVOS, ACCIONES E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

A partir del análisis de los principales riesgos y datos analizados, en Transportes Lasarte se establecen los siguientes objetivos y plan de acciones a implantar:



En jornada



“in itinere”

OBJETIVO: Mejorar la seguridad y sostenibilidad de la flota de vehículos de la empresa.

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS.

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
Renovación continua de flota	Se prevé la incorporación de dos vehículos nuevos al año	Nº vehículos nuevos	Continuo	
Aplicación de criterios de seguridad y sostenibilidad en la adquisición de vehículos de la empresa	Se priorizará en la estrategia de compras de la empresa la elección de vehículos seguros y sostenibles: con todas las dotaciones de seguridad y menos contaminante posible. Todos los vehículos adquiridos dispondrán de avisadores acústicos o visuales (en caso de camiones grandes); neumáticos nuevos, sistemas de manos libres, etc. Estarán dotados de botiquín, equipos de extinción de incendios y kit antiderrames.	Nº vehículos nuevos	Continuo	
Revisión y mantenimientos de la flota de vehículos	Referente a los vehículos utilizados en los desplazamientos en jornada, es responsabilidad de la empresa asegurar su correcto mantenimiento. Además de las revisiones oficiales, se realizarán comprobaciones periódicas de los principales aspectos de seguridad, presión y estado de los neumáticos, sistema de frenado y un sistema para que los trabajadores puedan comunicar las incidencias de los vehículos que utilizan. Dichas	Plan de mantenimiento preventivo Nº accidentes por faltas de mantenimientos	Continuo	 

	comprobaciones podrán ser integradas dentro del plan de mantenimiento preventivo de la empresa. Los vehículos particulares utilizados en los desplazamientos in itinere no son responsabilidad de la empresa. Se realizarán acciones informativas para aumentar la concienciación en seguridad vial	Nº averías		
--	---	------------	--	--

OBJETIVO Facilitar a los empleados información actualizada de factores que puedan influir en los desplazamientos “in itinere” y en los desplazamientos en jornada.

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE LA VÍA Y EL ENTORNO.

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
Alertas de tráfico	Consiste en facilitar información actualizada sobre condiciones meteorológicas adversas, obras, accidentes, atascos, etc Entrega a cada trabajador de teléfono móvil con una aplicación de gestión a través de la cual se le da acceso para estar informado previo al inicio de cada servicio del estado de carreteras y de la previsión meteorológica.	Aplicación móvil	continuo	 

OBJETIVO: Disminuir el número de desplazamientos

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN JORNADA.

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
Realización de los desplazamientos estrictamente necesarios	Potenciar las videoconferencias para reducción de las reuniones que supongan desplazamientos	Nº kms/año	Continuo	
Planificación de las rutas	Planificar rutas de recogida más largas con los vehículos más nuevos, seguros y sostenibles	Nº kms/año	Continuo	
	Rutas más largas o complicadas designadas a trabajadores más experimentados	Nº accidentes /año		
	Asignación de cada ruta repetitiva a cada conductor para no existir modificaciones continuas (conocimiento mejor de rutas)	Nº accidentes /conductor		

OBJETIVO: Planificar el trabajo con el fin de evitar presiones de tiempo y rendimiento.

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN JORNADA.

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE
--------	-------------	-----------	-------	---------

				DESPLAZAMIENTO
Gestión de los condicionantes del ritmo y dificultad del trabajo	Ajustar el tiempo necesario para los desplazamientos de forma que puedan hacerse de forma segura sin asumir riesgos por exceso de velocidad, infracciones, etc. Diseñar un sistema de apoyo al conductor en caso de incidencias: protocolo de avería en carretera, etc Entrega de guía al conductor antes del inicio de cada proyecto con detalle de los puntos críticos de cada tramo: señales, tramos de vía en mal estado, tramos más estrechos, etc.	Nº kms/año Nº accidentes /año Nº accidentes /conductor	31/12/2023	

OBJETIVO: Reducir el uso del coche para aquellos trabajadores que realizan desplazamientos cortos

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS “IN ITINERE”.

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
Reducción el número de desplazamientos necesarios de los trabajadores	Establecimiento de espacio para comer tipo office (habitáculo con sillas, mesas, microondas)	Nº de accidentes in itinere	Diciembre 2025	

OBJETIVO: Crear una cultura de empresa que fomente la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento del empleado al volante, sensibilizándole y formándole.

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO / CONDUCTOR DESDE LA FORMACIÓN

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
Formación en seguridad vial	Ofrecer a todos los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial	Nº de acciones formativas relacionadas con seguridad vial y sostenibilidad	Cada 2 años. Realizado en diciembre 2024. Próximo diciembre 2026	 
Jornadas/Ponencias/ Charlas de formación en movilidad segura y sostenible	Organización de jornadas constituidas por diversos bloques en los que se traten las siguientes cuestiones: conducción segura, conducción eficiente, la movilidad sostenible, riesgos laborales con incidencia en la seguridad vial, principios patológicos asociados a la conducción y medidas de prevención.	Nº de acciones formativas relacionadas con seguridad vial y sostenibilidad	Cada 2 años. Realizado en diciembre 2024. Próximo diciembre 2026	 
Creación de un tablón de movilidad segura, y sostenible	Habilitar un tablón que se denominará “Tablón de movilidad segura y sostenible” en el que se irán colgando contenidos e informaciones relativas a las acciones que se vayan desarrollando.	Nº de acciones formativas relacionadas con seguridad	31/12/2026	 

		vial y sostenibilidad		
Implantación de buzón de sugerencias	Motivar a los trabajadores a incluir en el buzón de sugerencias aquellas relacionadas con la seguridad vial	Nº de sugerencias	Continuo	 
Información y concienciación sobre la importancia de la salud en la conducción	Campañas de hábitos saludables: formación, información, cartelería	Nº de acciones formativas relacionadas con los hábitos saludables	Cada 3 años. Realizado en diciembre 2023. Próximo diciembre 2026	 
Protocolo de alcohol y drogas	Implantación de protocolo de alcohol y drogas en la vigilancia a la salud	Protocolo implantado	Continuo	
Libro de normas del conductor	Entrega anual de normas a cada conductor incluyendo normativa en seguridad vial, prohibiciones, recomendaciones y normas de empresa	Normas de trabajo anuales	Continuo	

OBJETIVO: Implantación de sistemas de gestión y herramientas para facilitar la movilidad segura y sostenible

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES ORIENTADAS A FAVORECER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA EN LA EMPRESA

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
ISO 39001 de seguridad vial	Implantar y certificar un sistema de gestión de seguridad vial	Certificado ISO 39001	Desde 2022. Continuo	 
Proyecto Circula	Adherirse a programa Cero Accidentes del ICASST	Certificado adhesión proyecto circula	Desde 2019. Continuo	 

OBJETIVO: Velar por la seguridad vial de partes interesadas

TIPO DE ACCIÓN: ACCIONES ORIENTADAS A FAVORECER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA DE PROVEEDORES Y SUBCONTRATISTAS

ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	INDICADOR	PLAZO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO
--------	-------------	-----------	-------	------------------------

Cartelería y control de acceso a proveedores	Habilitar zona para los proveedores que deben entrar en las instalaciones (mensajería, etc)	Nº accidentes de terceros	Continuo	
Implantación de módulo de gestión CAE en el programa informático	Se solicitará a todos los subcontratistas de servicios de transporte que tengan toda la documentación de PRL en regla antes del inicio de cada servicio realizado para Transportes Lasarte	Nº accidentes de terceros	Continuo	
Libro de normas del conductor entregado a transportistas subcontratados	Entrega anual de normas a cada conductor subcontratado incluyendo normativa en seguridad vial, prohibiciones, recomendaciones y normas de empresa	Normas de trabajo anuales	Continuo	

9. PLAN DE COMUNICACIÓN

El éxito en la implantación de un Plan de Movilidad depende, en gran parte, de la participación de todos los integrantes de la empresa (trabajadores y empresarios) así como de sus representantes. Además, es fundamental el compromiso por parte de la Dirección de la empresa con el Plan de Movilidad y con las actuaciones desarrolladas en el marco del mismo.

En base a ello, se informará a todas las partes interesadas de aquellas actuaciones realizadas o por realizar que les puedan afectar. En particular, se comunicará:

- El Plan de movilidad.
- Los objetivos del plan.
- Las acciones desarrolladas en la organización.
- Los resultados de los indicadores de evaluación.
- Logros obtenidos mediante el Plan.

10. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan.

Para el seguimiento de las acciones planificadas y en general del desempeño en seguridad vial de la empresa, se hará el seguimiento de los siguientes indicadores:

- Número de accidentes TOTALES
- Nº ACCIDENTES in itinere
- Nº accidentes en misión
- Nº de accidentes por faltas de mantenimiento en camiones
- Nº accidentes por km recorrido
- Nº de accidentes en misión de subcontratistas en servicio de Lasarte

- Número de accidentes por vehículo
- Número de accidentes por conductor.
- Nº de accidentes in itinere por persona
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.
- Número de puntos perdidos por infracciones.
- € infracciones
- Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial (número de trabajadores que han asistido a formación en seguridad vial entre el total de trabajadores de la empresa).
- Número de recomendaciones o sugerencias recibidas y porcentaje de las que se han puesto en práctica
- Número de vehículos de empresa que cuentan con nuevas dotaciones de seguridad vial.
- Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilización de horarios.
- Nº de acciones formativas y horas relacionadas con seguridad vial
- Inversión (€) en dotación en seguridad de vehículos
- Inversión (€) en acciones que mejoran seguridad vial: móviles, aplicaciones, accesos, aparcamientos, comedor de empresa, etc

Se llevará un registro mensual de indicadores, incluyendo el responsable de seguimiento, fuente, valor alarma mensual y valor objetivo para cada caso.