



MINISTERIO
DE DEFENSA

USO PUBLICO

EJÉRCITO DEL AIRE

MANDO AÉREO GENERAL

BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL
JEFATURA

PLAN DE MOVILIDAD

BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL (BADAJOZ)





MODIFICACIONES / ACTUALIZACIONES		
EDICIÓN	MOTIVO MODIFICACIÓN	FECHA
Rev. 0.0	Plan de movilidad de la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz)	01/10/2019



ÍNDICE:

1. OBJETO.

- 1.1 Compromiso de la Base Aérea de Talavera la Real.**
- 1.2 Ventajas.**
- 1.3 Carta Europea de Seguridad Vial.**

2. ALCANCE.

3. RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LA PLANTILLA.

- 3.1 Dirección/Jefatura**
- 3.2 Gestor de movilidad.**
- 3.3 Comisión o Grupo de Movilidad.**
- 3.4 Funciones del resto de trabajadores**

4. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL EN LA UNIDAD.

- 4.1 Etapas en la confección del Plan de Movilidad.**
- 4.2 Nombramiento del gestor de movilidad.**
- 4.3 Realización de un programa de trabajo.**
- 4.4 Campaña de sensibilización.**
- 4.5 Evaluación de riesgos.**
- 4.6 Medidas de prevención.**
- 4.7 Evaluación y seguimiento del plan.**
- 4.8 Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales.**

5. ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD.

6. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES.

7. PLAN DE ACTUACIÓN. LISTADO DE MEDIDAS A ADOPTAR, O YA IMPLEMENTADAS, POR LA UNIDAD PARA LA EFICIENCIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE Y EN MISIÓN



ANEXOS:

ANEXO I	PROGRAMA DE TRABAJO.
ANEXO II	CUESTIONARIO DE MOVILIDAD.
ANEXO III	DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DE LA UNIDAD.
ANEXO IV	ACCIONES CORRECTORAS.
ANEXO V	P8_TA-PROV(2019)0391. TEXTO APROBADO: REQUISITOS DE HOMOLAGACIÓN DE TIPO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR REFERENTES A SU SEGURIDAD GENERAL, RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO , DE 16 DE ABRIL DE 2019.
ANEXO VI	PARTICULARIDADES DE LA UNIDAD CEMAN-23
ANEXO VII	CONCEPTOS Y DEFINICIONES
ANEXO VIII	MAPAS DE ITINERARIOS.
ANEXO IX	LEGISLACIÓN.

USO PUBLICO

1. OBJETO

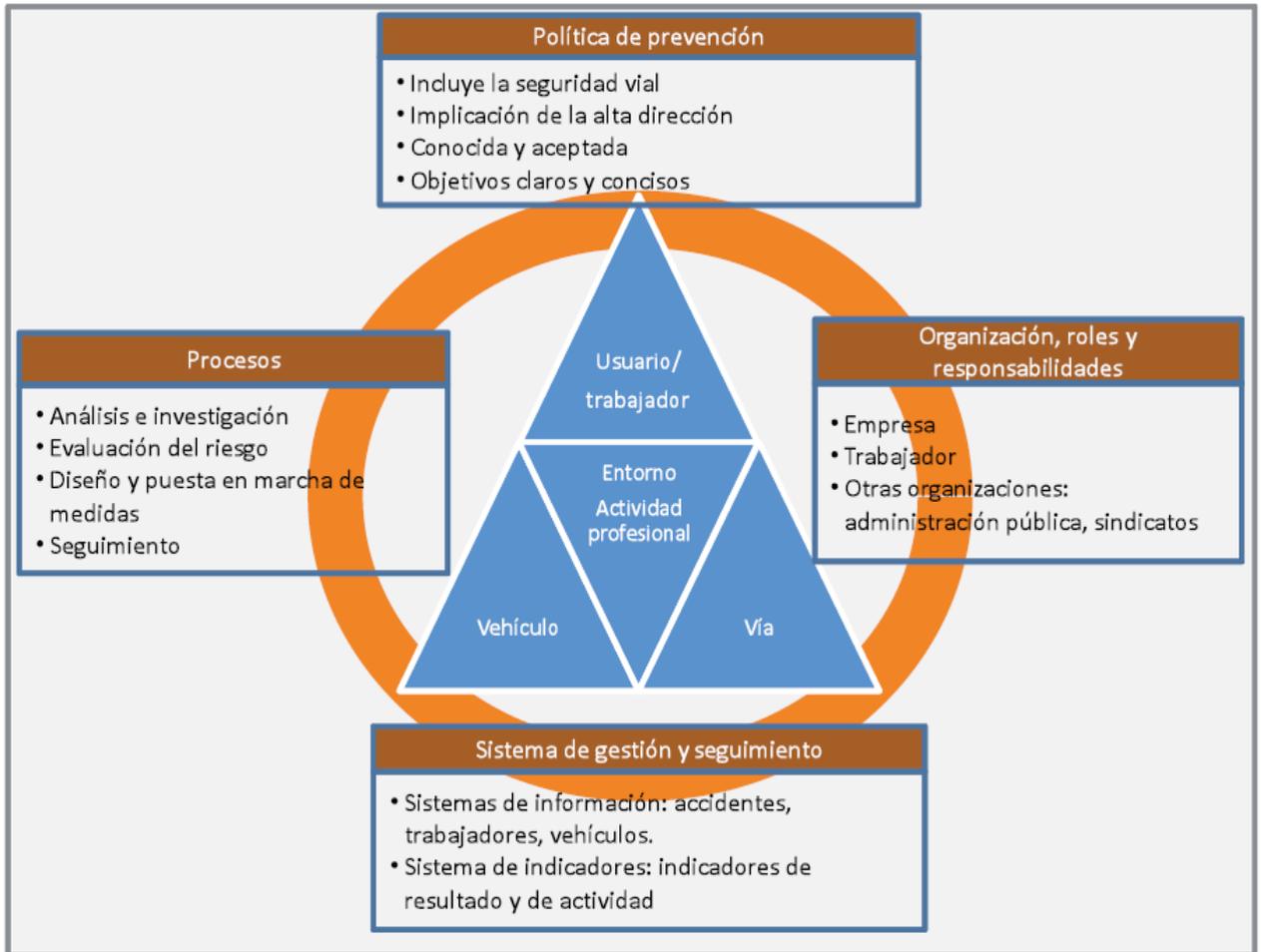
1.1 OBJETIVO DEL PLAN DE MOVILIDAD

Para la Base Aérea de Talavera la Real es un objetivo prioritario el mantener una siniestralidad baja, así como la reducción de los accidentes laborales, incluidos aquellos de tráfico, ya sean “in Itínere” o en misión.

El Ejército del Aire siempre consideró prioritaria la **Seguridad de Vuelo**, pero no se descuidan otros aspectos relacionados con la seguridad: se está concienciado y decidido a apostar por la seguridad vial y el medio ambiente, de ahí este Plan de Movilidad.

Se deben tomar cada vez mas conciencia del riesgo de accidente laboral de tráfico y abordar la implantación de **Planes de Movilidad** como medida para reducir los mismos.

Este Plan de Movilidad recoge medidas para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, y que se especifican a continuación:



Fuente: DGT, elaboración propia.

USO PUBLICO

Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la Unidad.

-Recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores.

Mediante la información contenida en las bases de datos que tiene autorizadas la unidad por LOPD, se extraerá únicamente el lugar de residencia oficial de los trabajadores para utilizarla en este Plan, solo se extraerá la información del número de trabajadores que reside en cada núcleo de población limítrofe y en los que residan más del 2% de los trabajadores.

También el Gestor de Movilidad realizará encuestas para obtener datos con los que se propondrán medidas de mejora.

La Base Aérea de Talavera la Real, a través del Servicio de Prevención Nº 10, lleva realizando el control e investigación de los accidentes sufridos en la Unidad, tanto “in itinere” como en misión, desde el año 2012. De dichas investigaciones se extraerán los datos del personal siniestrados tanto militar como civil, para llevar a cabo las estadísticas.

1.2 Ventajas:

El presente Plan es el documento que permite regular y gestionar la movilidad en la **Base Aérea de Talavera la Real**, garantizando su integración en la gestión global de la Unidad, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de la misma.





Las ventajas o consecuencias positivas de la movilidad son las siguientes:

- ◆ Reducción del consumo de energía y de emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera que producen contaminación y deterioro de la calidad del aire del entorno, reducción de los niveles de ruido, y por tanto de las molestias y trastornos de estrés derivados del mismo.
- ◆ Descongestión: la red vial está en ocasiones sobre-explotada por el crecimiento del parque automovilístico. Además la descongestión vial tiene un papel importante en la productividad del sector industrial.
- ◆ Beneficios de la calidad del trabajo y de la productividad.
- ◆ Disminución del absentismo laboral.
- ◆ Disminución de enfermedades como el estrés, la ansiedad, y otras ligadas a un modo de vida acelerado.
- ◆ Disminución del número de accidentes in itinere, lo que supone, entre otras consecuencias, una disminución del número de jornadas no trabajadas por baja laboral.
- ◆ Disminuir el coste por kilómetro en coche (incluyendo costes fijos y variables).

1.3 Carta Europea de Seguridad Vial:

El Plan de Movilidad es una herramienta con la que la **Base Aérea de Talavera la Real** desea disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o los desplazamientos que se deben hacer en el desarrollo de las actividades genera en la salud de sus trabajadores, entendiendo ésta como el estado de bienestar físico, mental y social completo y no meramente la ausencia de daño o enfermedad.

La dirección de la Base Aérea de Talavera la Real se compromete a reducir 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.

Desde Julio de 2019, la Base Aérea de Talavera la Real se suma a la “**EUROPEAN ROAD SAFETY CHARTER**”, aceptando los principios de la Carta ESV y siendo aceptado por esta Institución como miembro de la misma.

Esta carta es una plataforma participativa europea integrada por empresas, asociaciones, centros de investigación y autoridades públicas que se han comprometido a llevar a cabo acciones concretas y a compartir sus buenas prácticas para resolver los problemas de seguridad vial de sus entornos cotidianos. El objetivo primordial de esta Carta es ayudar a reducir el número de víctimas mortales en los países que integran la Unión Europea.



USO PUBLICO

Aviso legal | Cookies | Contact on Europa | Search on Europa es Español

Buscar

MOVILIDAD Y TRANSPORTE
Carta Europea de la Seguridad Vial

Comisión Europea Carretera segura » Inicio » BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

[f](#) [t](#) [v](#) [g+](#) Inicio de sesión [Unirse!](#)

[PÁGINA PRINCIPAL](#) [ACERCA DE LA CARTA](#) [SEGURIDAD VIAL EN ACCIÓN](#) [RECURSOS Y CONOCIMIENTO](#) [LA CARTA EN TODA EUROPA](#) [CONTACT US](#)

BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

[My Charter](#) [Perfil](#) [Edit Profile](#)

BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL. UNIDAD PERTENECIENTE AL MINISTERIO DE DEFENSA EN CONCRETO AL EJÉRCITO DEL AIRE, UBICADA EN LA PROVINCIA DE BADAJOZ DENTRO DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE EXTREMADURA-SPAIN.
<http://www.ejercitodelaire.mde.es/ea/ejercitodelaire/es/organizacion/unidades/un...>

Miembro desde Julio 2019
Spain

- Creación de capacidad y formación
- Crear conciencia
- Educación en la escuela o en organizaciones comunitarias
- Mejorar los vehículos y la infraestructura
- Proporcionar soluciones alternativas

Welcome, **BASE AÉREA DE T...**

[Crear contenido](#)

MIEMBROS DESTACADOS

PARC Road Safety Group
País: Ireland
Miembro desde: Febrero 2013
[> Más](#)

Cyprus Telecommunications Authority (Cyta)
País: Cyprus
Miembro desde: Septiembre 2009
[> Más](#)

Coca-Cola Iberia
País: Spain
Miembro desde: Abril 2013
[> Más](#)

La motivación, por el compromiso, tiene que ser, por tanto, compartida por los trabajadores y sobre todo conducida por la dirección, que conjuntamente tendrá que tomar las decisiones necesarias para conseguir los objetivos.

En septiembre del 2019, la Base Aérea de Talavera la Real se ha postulado como candidato a los **premios de la excelencia en la seguridad vial de la Unión Europea**, en la sección de **“Buenas Prácticas”** (de la Carta Europea de la Seguridad Vial).

Las etapas de la confección de este plan de movilidad se recogen en el punto 4.1 de este documento.

USO PUBLICO

2. ALCANCE

Este Plan es de aplicación a todos los trabajadores de la **Base Aérea de Talavera la Real** en sus trayectos de la vivienda habitual al trabajo y viceversa o en los desplazamientos necesarios para el cumplimiento de su actividad.



* Existe la peculiaridad del **CEMAN23**, una Unidad independiente situada en las proximidades de la Base. Por ser una Unidad en la que trabajan menos de 10 trabajadores, la incluimos en este plan y se comentarán sus peculiaridades en el ANEXO VI.

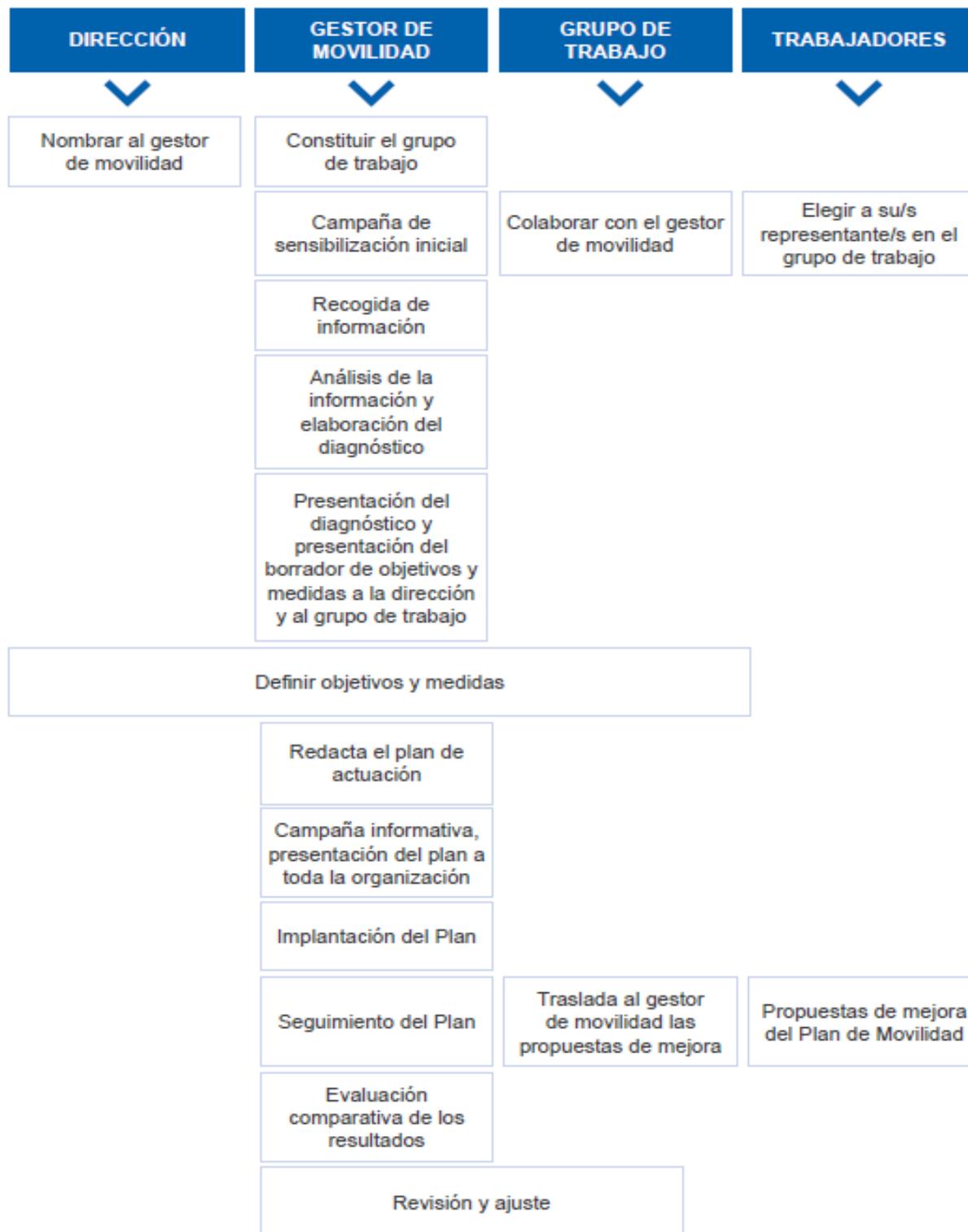




USO PUBLICO

3. RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LA PLANTILLA

Fuente Mutua Asepeyo





3.1 Dirección/Jefatura:

El Coronel Jefe de la Base Aérea de Talavera la Real y ALA23 impulsará la elaboración e implantación de un Plan de Movilidad para reducir la siniestralidad laboral provocada por los desplazamientos del personal in itinere y en misión.

Funciones de la Jefatura / Dirección.

- Nombrar al gestor de movilidad.
- Constituir el grupo de trabajo.
- Impulsar y liderar la elaboración e implantación del plan de movilidad, siendo el primero en asumir la necesidad del plan y las medidas que se van a adoptar.
- En la medida de lo posible, dotar de financiación el plan, solicitando los créditos necesarios para asegurar las medidas que se vayan a tomar.
- Dotar de los recursos humanos y materiales necesarios para la puesta en marcha del Plan de Movilidad y la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- Garantizar a los componentes del grupo de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones, y a los trabajadores, el necesario para rellenar las encuestas.
- Colaborar con el grupo de trabajo en la elaboración, desarrollo e implantación del Plan.
- Adoptar las decisiones necesarias para que el plan se lleve a cabo (medidas que afecten a la gestión de la Unidad).
- Cumplir y hacer cumplir las medidas propuestas en el plan.
- Apoyar en el contacto con organizaciones externas públicas o privadas.
- Realizar un control periódico de los objetivos e indicadores establecidos.

3.2 Gestor de movilidad:

Es la persona nombrada por la Dirección/Jefatura para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el Plan de Movilidad, pudiendo compatibilizar sus funciones en esta materia con otras de acuerdo con sus capacidades y disponibilidad.

Funciones del Gestor de Movilidad.

- Coordinar el grupo de trabajo y elaborar un programa de trabajo.
- Convocar las reuniones del grupo de trabajo.
- Coordinar la recogida de datos necesarios para el desarrollo del plan.
- Elaborar y presentar el plan.
- Impulsar y supervisar el desarrollo del plan de movilidad.
- Obtener y mantener los compromisos y apoyos necesarios de la dirección, de la plantilla, de los representantes de los trabajadores, etc.
- Realizar campañas de concienciación e información.

USO PUBLICO

- Ser el cauce de transmisión de información de los diferentes departamentos.
- Centralizar las demandas, peticiones, sugerencias o quejas de los trabajadores respecto a las medidas propuestas en el plan.
- Contactar con organizaciones externas públicas o privadas.
- Coordinar el programa de seguimiento y control del plan.
- Presentar los resultados del plan.

3.3 Comisión o Grupo de Movilidad:

La Dirección/Jefatura nombrará una Comisión o Grupo de Movilidad formada por miembros de la Base Aérea, (Delegados de personal o 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.

Se nombrará la comisión/grupo de movilidad al siguiente personal:

- JEFE DEL GRUPO DE APOYO.
- JEFE DE LA SECRETARÍA GENERAL.
- JEFE DEL ESCUADRÓN DE SEGURIDAD Y DEFENSA.
- JEFE DE LA ESCUADRILLA DE APOYO OPERATIVO.
- JEFE DE LA HABILITACIÓN
- JEFE DE LA ESCUADRILLA DE INFRAESTRUCTURA
- JEFE DE LA SECCIÓN DE AUTOMÓVILES.
- SUBOFICIAL MAYOR DE LA UNIDAD.
- SERVICIO DE PREVENCIÓN N.º 10
- OFICINA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.
- DELEGADOS DE PREVENCIÓN.

Funciones de la Comisión/Grupo de Movilidad:

- Participar en las diferentes fases de elaboración, desarrollo e implantación del plan.
- Asistir a las reuniones del grupo de trabajo.
- Cumplir con los compromisos adquiridos en el plan.
- Adoptar las decisiones necesarias relacionadas con su ámbito de actuación o departamento, para que el plan se lleve a cabo.
- Colaborar con el gestor de movilidad en la recogida de información, (distribución de

USO PUBLICO

- las encuestas).
- Cumplir y hacer cumplir las medidas propuestas en el plan.
- Poder actuar como interlocutor entre los trabajadores y el gestor de movilidad.
- Colaborar con el gestor en las campañas de información, concienciación y sensibilización.
- Cooperar en la implantación del plan.
- Informar al gestor de movilidad de las incidencias, dudas o sugerencias derivadas de la implantación del plan.

Las Reuniones de la Comisión o Grupo de Movilidad serán las siguientes:

Una vez durante el primer trimestre del año, y tantas veces como el Gestor de Movilidad lo considere necesario para la implantación o revisión del Plan, contando siempre con la autorización de la Jefatura de la Unidad.

3.4 Funciones del resto de trabajadores:

Para la correcta puesta en marcha de un Plan de Movilidad, además de la Dirección/Jefatura de la Base Aérea, 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 Unidad y derivada del Plan de Movilidad.
- Participar en la formación impartida por la Unidad y derivada del Plan de Movilidad.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas del Plan de Movilidad y participar en la aplicación de las mismas.

Corresponde a cada trabajador adoptar una actitud positiva. La elección del tipo de transporte utilizado por los trabajadores para ir o volver al trabajo es una elección personal, por lo que la Unidad no puede obligar sino sugerir y facilitar el cambio del tipo de transporte empleado.

USO PUBLICO

4. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL EN LA UNIDAD

El departamento responsable del desarrollo del plan será la Jefatura de la Base Aérea de Talavera la Real, asesorado por el Servicio de Prevención nº 10.

Los trabajadores podrán participar mediante asignación de cometidos, asistencia a reuniones, realización de encuestas, asistencia a cursos de formación y eventos de educación vial, etc.

4.1 Etapas

Fuente de la imagen DGT.



USO PUBLICO

4.2 Nombramiento del “Gestor de movilidad”.

La Jefatura de la Base Aérea nombrará Gestor de Movilidad al Jefe del Servicio de Prevención 10, *encargado de elaborar, implantar y realizar el seguimiento del Plan de Movilidad*. En caso de ausencia, se harán cargo de estos cometidos los miembros del SP10



Posteriormente, la Jefatura de la Unidad analizará la conveniencia de crear una Comisión o Grupo de Movilidad en la Unidad que participe en la elaboración, desarrollo e implantación del Plan de Movilidad.

4.3 Realización de un programa de trabajo

Una vez nombrado el Gestor de Movilidad, éste elaborará un programa de trabajo en el que se definirán las fases, fechas de implantación, responsables y recursos. ANEXO I

En caso de que la Unidad disponga de una Comisión o Grupo de Movilidad, ésta colaborará y efectuará propuestas en la definición del programa de trabajo.

La Jefatura de la Unidad aprobará el programa de trabajo.

4.4 Campaña de sensibilización

El Gestor de Movilidad y/o Comisión o Grupo de Movilidad informará a toda la organización de la realización de un Plan de Movilidad de la Base Aérea de Talavera la Real y de las distintas fases de las que constará, con el objetivo de implicar a toda la plantilla.

Para informar y sensibilizar correctamente a todo el personal, La Base Aérea va a utilizar las siguientes herramientas :

- Tablones informativos .
- Correos electrónicos.

USO PUBLICO

- Charlas informativas y/o Talleres.
- Folletos y carteles.
- Intranet/ página wise.

4.5 Evaluación de riesgos

Dentro de la evaluación general de la Unidad, por puestos de trabajo, será necesario contemplar el riesgo de accidente Vial y para ello es importante tener en cuenta los riesgos que pueden desencadenar en un accidente de tráfico, como son:

- A) Las infraestructuras viales y condiciones ambientales cuando se producen los desplazamientos.
- B) La organización y gestión de los desplazamientos en la Unidad
- C) El factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones derivadas del uso de móviles, navegador, fatiga...)
- D) El vehículo (mantenimiento del vehículo, antigüedad, estado general del vehículo, ITV...)

- 4.5.1 Riesgos relacionados con la infraestructura y condiciones ambientales.

Dentro de la evaluación de riesgos de la Unidad, se contempla todo lo que afecte a riesgo por accidentes in itinere, en misión o por atropellos o golpes con vehículos.

Dentro de este apartado se contempla y se planifica aquellas infraestructuras susceptibles de ser mejoradas para una mayor calidad tanto de los conductores como de los viandantes.



Ambiental

Existen unos partes de riegos que todo trabajador que observe cualquier tipo de desperfecto que pueda poner en riesgo la seguridad vial , así como otros riesgos, lo comunique a la Jefatura de la Unidad por los cauces adecuados para así poderse corregir con prontitud.



La Base Aérea de Talavera, así como el resto del Ejército del Aire, están firmemente comprometidos por el medio ambiente como así lo atestigua la creación y promulgación de la I.G. 90-31 de fecha 18 de octubre de 2016 de JEMA, Sistema de Gestión Ambiental del Ejército del Aire, por la que se incorpora a la Estructura Orgánica de la Jefatura el elemento orgánico denominado: Negociado de Medio Ambiente (NUMI).

Además, con fecha 21 de noviembre de 2018, la empresa AENOR INTERNACIONAL S.A.U. concedió la certificación al Ejército del Aire en el ámbito de la gestión ambiental, conforme a los requisitos de la norma UNE-EN ISO 14001:2015, con lo que se logra la certificación ambiental de las 48 Unidades Mantenedoras de Infraestructura (UMI) del Ejército del Aire, siendo la primera institución de la OTAN en certificar todas sus Unidades, entre las que se encuentra la Base Aérea de Talavera la Real. Así, el Ejército del Aire cumple con lo derivado de la Instrucción 56/2011, de 3 de agosto, del Secretario de Estado de Defensa sobre Sostenibilidad Ambiental y Eficiencia Energética en el ámbito del MINISDEF.

- 4.5.2 Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.

Esta Unidad está situada a unos 15 km del término municipal de la ciudad de Badajoz, principal residencia de los trabajadores de la Base Aérea.

La Base Aérea fue creada en el año 1953 y se encuentra en una zona dedicada a la agricultura y predominantemente llana. A pocos kilómetros al oeste se encuentra la frontera con Portugal, y a poca distancia al norte de la Base, discurre el río Guadiana.

La gran mayoría del personal de la base trabaja en horario regulado por la normativa de la administración general del Estado, con la salvedad de personal que se encuentre de servicio (de armas o de apoyo), o por necesidades operativas de la unidad.

- 4.5.3 Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga...).

En esta Unidad se lleva concienciando muchos años sobre el uso adecuado de los vehículos en el aspecto de la seguridad vial, ya sea por parte de la Jefatura de Seguridad de la Unidad, como por parte del Servicio de Prevención Nº 10, que habitualmente lanzan tanto correos electrónicos informativos como boletines para concienciación sobre el uso responsable de los vehículos a motor y otros medios de transporte o como peatones.

En la Unidad se tiene la posibilidad de hacer uso de controles de alcoholemia y sustancias psicotrópicas.

USO PUBLICO

Además los miembros de la Policía Aérea que tienen condición de agentes de la autoridad cuando se encuentran de servicio, vigilan y controlan que se circule en el interior de la Unidad con arreglo al reglamento general de circulación del estado español.

En el caso que se detecte algún tipo de infracción, se aplican unas normas internas sobre acceso a la Unidad por parte de los vehículos de los trabajadores, con independencia de la posible tramitación por vía administrativa de dichas sanciones. También se podría aplicar el Régimen Disciplinario Militar, dependiendo de la gravedad de los hechos.

- 4.5.4 Riesgos relacionados con el vehículo.

Para el acceso a la Unidad de todos los vehículos particulares cuando la normativa así lo disponga se exigirá la documentación necesaria de acuerdo con la normativa en vigor, como puede ser la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor, seguro del vehículo, permisos de circulación , etc.

Además, la Sección de Automóviles de la Unidad lleva el control y registro periódico de todos los vehículos pertenecientes a la Base Aérea, para tener control de su mantenimiento, inspecciones y seguros en vigor.

4.6 Medidas de prevención.

- 4.6.1 Formación de los trabajadores.

Los trabajadores de la Base Aérea, reciben la formación necesaria para el desarrollo de sus tareas en todo lo relacionado con la seguridad vial, siendo los principales destinatarios de estas acciones el personal de las especialidad de mantenimiento de vehículos y conductores, por ser estos los que dedican toda su actividad diaria al manejo de vehículos , (autobuses, camiones , maquinaria, etc.)

- 4.6.2 Medidas de prevención para los riesgos relacionados con los desplazamientos.

El uso adecuado de los vehículos y las precauciones como usuarios de medios de transporte colectivo, ciclista o peatón en el aspecto de la seguridad vial, se fomenta desde esta Unidad a través de correos corporativos proporcionando información y lanzando boletines para concienciación sobre el uso responsable de los vehículos a motor y otros medios de transporte o como peatones, dando difusión a través de tabloneros de anuncios.

De igual forma, se pretende implementar en la medida de lo posible las actuaciones relacionadas en el apartado 8 "Plan de actuación. Listado de medidas a adoptar por la unidad para la eficiencia de los desplazamientos in itinere y en misión"



4.7 Evaluación y seguimiento del plan.

Tras el período de tiempo previsto en el programa de implantación, el Gestor de Movilidad tendrá que realizar un análisis en el que deberá comparar, a través de los indicadores, los objetivos establecidos con los resultados alcanzados y elaborará, en su caso, una propuesta de mejora y una revisión del Plan de Movilidad.

El control y seguimiento de las acciones correctoras adoptadas se realizará mediante el documento de planificación de acciones.

Tanto los resultados como la propuesta de mejora serán comunicados a la Jefatura de la Unidad y a los trabajadores y a la Comisión o Grupo de Movilidad (en caso de que la Unidad disponga de ella).

El Gestor de Movilidad recibirá a través de los Delegados de Prevención, todas aquellas quejas o propuestas, que durante la implantación de las acciones correctoras surjan.

4.8 Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la Unidad

Cada Unidad presenta unas características propias y diferentes que son necesarias conocer para la realización de un Plan de Movilidad.

El Gestor de Movilidad deberá recabar toda la información posible respecto a la movilidad de los trabajadores tanto para acceder al puesto de trabajo y regreso al domicilio, como en la realización de las tareas encomendadas dentro de la jornada. Esta información será utilizada para la realización del diagnóstico de movilidad de la Unidad.

En caso de que la Unidad disponga de una Comisión o Grupo de Movilidad, éste conocerá y efectuará propuestas en la forma de la recogida de información y en las cuestiones a preguntar en las encuestas de recogida de información.

Para la obtención de dicha información, el Gestor de Movilidad utilizará las siguientes fuentes y herramientas, que implicarán la participación de los distintos departamentos de la Base Aérea así como la de su plantilla de trabajadores.

Datos de la Unidad

El Gestor de Movilidad deberá recopilar los datos generales de la Unidad que puedan influir en la movilidad de los trabajadores, realizando una recogida de datos en todos Grupos y/o Dependencias. Los datos serán proporcionados principalmente por la Escuadrilla de personal del Grupo de Apoyo.

USO PUBLICO

Estos datos serán principalmente:

- ✓ Actividad de la Unidad.
- ✓ Número de centros de trabajo.
- ✓ Distancia entre los diferentes centros de trabajo. (cuando proceda)
- ✓ Ubicación de los centros.
- ✓ Oferta de aparcamiento.
- ✓ Lugar de residencia de las personas que acceden a cada centro de trabajo.
- ✓ Número de empleados, distinguiendo empleados con movilidad reducida.
- ✓ Tipos de contrato.
- ✓ Horario.
- ✓ Atascos a la entrada y a la salida de la jornada laboral.
- ✓ Desplazamientos en misión.
- ✓ Otros.

Datos de accidentalidad

Corresponde a los accidentes laborales in itinere y en misión con o sin baja de la Unidad; Los accidentes laborales in itinere y en misión ocurridos en los últimos años (periodo 2012-2019) han sido estudiados para la configuración de este plan, recogiendo en el apartado 1. Es primordial el estudio de cada una de las investigaciones de los accidentes ocurridos en los últimos años.

El Servicio de Prevención Nº 10 realiza todos los años un informe de análisis de accidentalidad de la Unidad, con resultados de la relación de accidentes y los índices de siniestralidad.

Modos de transporte e infraestructuras existentes

El Gestor de Movilidad realizará el estudio de las diferentes posibilidades de traslado existentes desde los domicilios hasta el centro de trabajo, analizando al mismo tiempo los modos de transporte e infraestructuras existentes en cada caso: aceras, carriles bici, líneas de autobús y paradas, aparcamientos, etc.

(Se pueden utilizar fuentes de información como los organismos de la Administración, documentos y estudios específicos sobre la materia, consultas a las compañías de transporte, etc...)

Riesgos en los itinerarios e infraestructuras existentes.

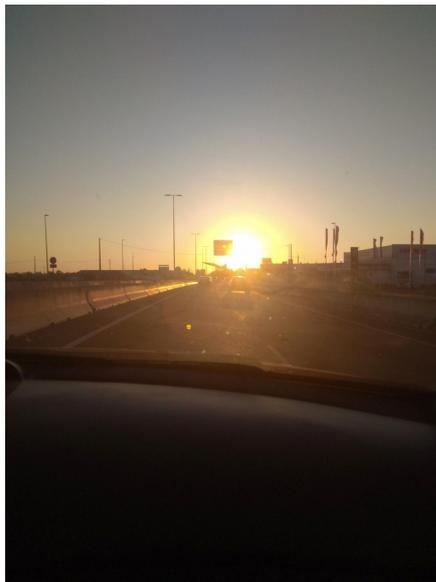
USO PUBLICO

La jornada laboral habitual comienza en la unidad a las 7:30 horas de lunes a viernes, aunque existen otros tipos de horarios y de jornadas, la habitual para la mayoría de los trabajadores es la citada.

Meteorología

En este horario, y dada la ubicación de la unidad y la orientación de la carretera de acceso la Nacional-V o autovía E-90, en las horas del orto solar influye de una manera muy apreciable e importante durante una gran parte del año, produciendo **deslumbramientos** habitualmente, que ocasionan accidentes por alcance con el coche que precede.

Como se puede ver en la siguiente imagen, coincide la salida de sol con la orientación de al antigua N-V desde Badajoz hacia la Base Aérea.



Las **nieblas** en esta parte del territorio también son habituales en invierno, (Vegas del Gadiana) En ocasiones levantando hasta pasadas las 14:00 h., por lo que se dificulta notablemente la conducción.

USO PUBLICO



De la misma manera, la visibilidad se puede ver reducida por lluvias fuertes ocasionales.

Otros usuarios

También influyen en los itinerarios la gran cantidad de **vehículos pesados** en la temporada de 15 de julio a 15 de septiembre, debido a la ubicación cercana de dos conserveras, produciéndose algunos vertidos de producto en las rotondas por las que transitan habitualmente los vehículos de los trabajadores.

Estos vertidos (principalmente tomates y jugo de tomate), provocan que la calzada pierda adherencia, lo que ocasiona un riesgo importante especialmente en la multitud de rotondas que existen en las proximidades de la Base.

Así mismo, el sobrepeso de los camiones y tractores cargados pueden provocar destrozos en la calzada.



Modos de transporte empleados por los trabajadores

El Gestor de Movilidad obtendrá información real y actual de los modos de transporte empleados por los trabajadores. Para ello:

USO PUBLICO

Contabilizará durante el período que se considere oportuno el número de vehículos privados que se trasladan diariamente al centro de trabajo y el número de ocupantes de cada uno de ellos,

- realizará consultas individuales entre los trabajadores de la Unidad mediante una encuesta.

El Gestor de Movilidad establecerá la estrategia de muestreo definiendo:

- A quién se preguntará: a toda la plantilla o a una parte de la plantilla.
- Cómo se preguntará: mediante entrevistas individuales o entregando la encuesta que rellenará cada empleado de forma individual.
- Número de encuestas a realizar.
- Encuestadores.
- Fecha para la realización de las encuestas.

Las preguntas a realizar en la encuesta deben limitarse única y exclusivamente a obtener la información necesaria para la elaboración del Diagnóstico. Como modelo para la encuesta se utilizará el ANEXO II (Cuestionario de Movilidad), pudiendo ser modificado si se considera oportuno:

- El cuestionario de movilidad es una herramienta para lograr información real sobre los modos de transporte y las características de los desplazamientos que realizan los trabajadores de la Unidad.
- La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un plan de acción derivado del Plan de Movilidad de la Base Aérea de Talavera la Real.
- Las acciones que surjan derivadas del Plan de Movilidad solo serán recomendaciones realizadas por la Unidad y nunca imposiciones a los trabajadores.

Una vez recopiladas todas las encuestas, se registrarán los datos y se elaborarán las estadísticas correspondientes, incluso gráficas, para facilitar la obtención de conclusiones.

USO PUBLICO

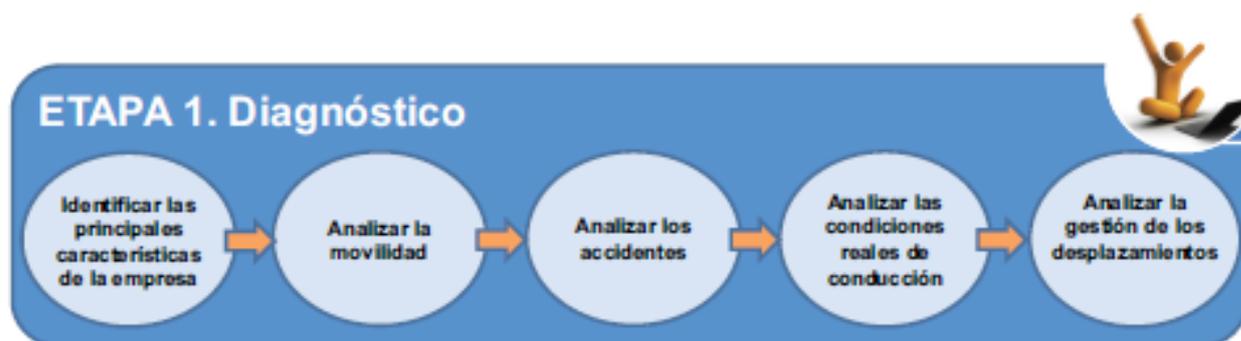
5. ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

El Gestor de Movilidad elaborará un diagnóstico de la situación de la movilidad de la Base Aérea a partir de la recogida de la información realizada y siguiendo el modelo establecido en el ANEXO III .

Objeto del diagnóstico:

Mediante el presente diagnóstico de movilidad de la Base Aérea de Talavera la Real se pretende conocer cuál es la situación de su plantilla respecto a la movilidad, logrando la información necesaria para definir si ha de realizarse una actuación al respecto así como el tipo de actuación necesaria.

Imagen fuente de la DGT:



El diagnóstico permitirá tener una imagen actualizada y completa de las pautas y condiciones de movilidad de la Unidad, reflejando las conclusiones imprescindibles para una correcta definición de los objetivos y las medidas de actuación.

Se adjuntará toda la documentación que se considere relevante.

Una vez realizado el diagnóstico, el Gestor de Movilidad lo presentará a Dirección/Jefatura para su aprobación y a la Comisión o Grupo de Movilidad para su conocimiento.



6. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES

El Gestor de Movilidad de la Unidad y Jefatura de la Base Aérea de Talavera la Real definirán cuáles son los objetivos a conseguir mediante la realización e implantación del Plan de Movilidad. Para ello se basarán en la información obtenida en el diagnóstico de movilidad.

En caso de que la Unidad disponga de una Comisión o Grupo de Movilidad, éste conocerá y efectuará propuestas en la definición de objetivos.

Los objetivos contarán con indicadores y estarán ambos definidos por escrito en el Plan de Movilidad en el ANEXO I. Los objetivos serán definidos anualmente o, en su defecto, en el período establecido para la aplicación de las acciones correctoras.

A continuación se adjuntan objetivos e indicadores:

OBJETIVOS

- ◆ Reducir en tanto por ciento el número de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.
- ◆ Reducir en tanto por ciento el número de accidentes in Itínere.
- ◆ Reducir en tanto por ciento el número de accidentes en misión.

INDICADORES

- ◆ N° de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.
- ◆ N° de vehículos estacionados en la zona de aparcamiento de la Unidad.
- ◆ N° de accidentes in Itínere.
- ◆ N° de de accidentes en misión.

USO PUBLICO

7. PLAN DE ACTUACIÓN. LISTADO DE MEDIDAS A ADOPTAR, O YA IMPLEMENTADAS, POR LA UNIDAD PARA LA EFICIENCIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE Y EN MISIÓN

Conocido el diagnóstico de movilidad de la Unidad y establecidos los objetivos a alcanzar, la Base Aérea definirá un plan de actuación con las acciones correctoras que puedan afectar a la movilidad de la Unidad y que sean útiles para la consecución de dichos objetivos. Las acciones correctoras a adoptar se reflejarán en la hoja de acciones correctoras del ANEXO IV y se integrarán dentro de la Planificación de Acciones Correctoras derivadas del Plan de Prevención de la Unidad .

Como se ha comentado anteriormente, habrá que proponer y marcar medidas preventivas adecuadas para que el Plan de Movilidad tenga éxito y se implante con todas las condiciones. Para ello, dentro de las medidas será importante tener en cuenta la **formación** a los trabajadores, y proponer **medidas de prevención** para los riesgos relacionados con los desplazamientos.

A continuación se incluyen algunas medidas que podrían considerarse dentro del Plan a elaborar.

7.1 Realizar un Plan de Movilidad en la Unidad.

Crear la figura de un Gestor de Movilidad en la Base Aérea para implantar un Plan de Movilidad. Si es posible, buscar sinergias creando una Comisión de movilidad (con otras empresas de la zona). Realizar un diagnóstico de la situación para conocer los puntos débiles sobre los que debería actuarse prioritariamente. Establecer incentivos económicos o sociales para una mayor utilización del transporte público o de la Unidad.

7.2 Realizar gestiones con las autoridades competentes para inducir mejoras en el transporte público.

- Establecer paradas cercanas a la empresa.
- Conseguir horarios de transporte público coincidentes con la entrada/salida del trabajo.
- Aumento o establecimiento de frecuencias adecuadas de transporte público.
- Facilitación o eliminación de trasbordos consiguiendo coincidencias de horario entre transportes.
- Colocación de marquesinas en paradas.



7.3 Informar a los trabajadores sobre las rutas y horarios del transporte público.

La Unidad debe informarse sobre los diferentes tipos de transporte público que se pueden utilizar para acceder hasta el puesto de trabajo así como su horario y frecuencia, a través sección de Bienestar y Acción Social.

Dar a conocer dicha información mediante el tablón de anuncios, envío de correo electrónico corporativo para información , o utilización de la intranet-pagina wise de la Unidad, a los que tenga acceso todos los integrantes de la plantilla.

7.4 Implantar rutas de empresa con autobuses o microbuses.

La Base Aérea gestionará la contratación de un servicio de autobuses o microbuses que diariamente realizarán una ruta preestablecida, recogiendo en las diferentes paradas a los trabajadores y trasladándolos hasta el centro de trabajo. De igual manera se procederá al final de la jornada al traslado de los trabajadores hasta las paradas preestablecidas.

Dicha gestión también podrá contemplar acuerdos con el Ayuntamiento de Badajoz y la empresa TUBASA, para incluir en sus rutas, el pase por la Base Aérea de Talavera la Real en los horarios de entrada y salida de la Unidad.

7.5 Implantar un transporte colectivo tipo lanzadera.

En aquellos casos en los que los trabajadores no utilicen el transporte público por encontrarse la parada del mismo alejada del lugar de trabajo, o si no existieran comunicaciones de rutas en transporte público la Unidad gestionará los servicios de un autobús o microbús para que recoja a los trabajadores en paradas o ruta de paradas establecidas y los traslade hasta el lugar de trabajo. De igual modo se procederá al finalizar la jornada de trabajo.

La Base Aérea tiene establecido un transporte colectivo del personal , regulado a través del Procedimiento Operativo 30-19 (1ª Revisión) que es información clasificada de grado confidencial, por ser los miembros de las FAS objetivo prioritario de posibles atentados, de acuerdo con el nivel de alerta establecido, por lo que no se pueden proporcionar mas datos al respecto.

7.6 Promover el uso del coche compartido -carpooling- en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo.

- Proporcionar nformación y ayuda para compartir coches privados, provocando la realización de reuniones informativas, anunciándolo en el tablón de anuncios o intranet,...
- Invitar a los trabajadores mediante reuniones o campañas el empleo de coche compartido.



7.7 Empleo colectivo de vehículos oficiales.

La Unidad dispondrá de vehículos propios de uso colectivo en el centro de trabajo para aquellas personas que deban utilizar un vehículo habitualmente o esporádicamente para realizar su trabajo. De este modo se evitará que personas que necesiten esporádicamente un vehículo para realizar alguna tarea oficial acudan a realizar las comisiones a otros centros de trabajo con su vehículo particular.

7.8 Empleo colectivo de aeronaves del Ejército del Aire.

La Unidad solicitará el empleo de aeronaves del Ejército del Aire para los desplazamientos de los trabajadores a diversas comisiones de servicio cuando corresponda a un despliegue y formen una entidad significativa, como son los ejercicios de tiro, y otras maniobras en diversas zonas del territorio nacional.

El transporte aéreo proporciona la capacidad de mover personal y material a través del aire de forma rápida y a grandes distancias.

Al ser los medios de transporte aéreo un recurso escaso de elevada demanda y dada la magnitud del problema logístico que supone el transporte y abastecimiento de una moderna fuerza expedicionaria, junto a la diversidad de misiones a desarrollar, es necesario establecer las prioridades para la utilización y explotación de las capacidades y posibilidades del transporte aéreo, principalmente para hacer frente a los compromisos militares adquiridos por España con la comunidad internacional.

Por otra parte, si bien las operaciones de transporte aéreo adquieren una importancia fundamental asegurando las acciones de despliegue, sostenimiento y repliegue de fuerzas en Zona de Operaciones (ZO) en el exterior y, en su caso, en apoyo a las operaciones de combate, también resulta imprescindible y de gran valor en la preparación y adiestramiento de las Unidades y como instrumento de proyección del poder aéreo en la respuesta a situaciones de crisis.

Las Secciones de Apoyo al Transporte (SATRAS) fijas o desplegables, actúan como nodos en la red de transporte, conectando los segmentos aéreo y terrestre, y facilitando el movimiento de personal y material. Las SATRAS fijas realizan su función en las terminales aéreas de las Bases Aéreas y Aeródromos militares del Ejército del Aire. Las SATRAS desplegables realizan su función en otras terminales aéreas de carácter temporal que puedan establecerse con motivo de operaciones o ejercicios.

7.9 Acceso a las instalaciones de la Unidad.

La circulación de vehículos en la Base Aérea de Talavera la Real está establecida para vehículos oficiales. No obstante, se concederá autorización para circular a vehículos

USO PUBLICO

particulares siempre que se cumplan las normas establecidas en el Procedimiento Operativo 40-2.

El Jefe de la Base y, en su nombre, el Jefe de Seguridad, podrán en cualquier momento, por seguridad, retirar la autorización de acceso y circulación concedida o restringir ésta total o parcialmente.

Dicha autorización se concede, por tanto, para que el vehículo que llega a la Base Aérea entre, se desplace y abandone la instalación con el único fin de transportar a sus ocupantes y pertenencias, dentro de la más estricta legalidad y cumplimiento de las normas internas, lo que no impide la solicitud, por parte de personal de Seguridad debidamente acreditado, de la documentación que así lo demuestre, caso de considerarse necesario.

El buen funcionamiento de la Base y la adecuada convivencia de todo su personal requieren del respeto a los demás y a las normas establecidas, entre ellas las de circulación: aparcar bien y conducir con prudencia son parte de una deseable conducta cívica que todos deberíamos observar.

Además, la vulneración de las normas contenidas en este Procedimiento Operativo y demás normativa vigente podrá suponer la pérdida del derecho de acceso y conducción de vehículos particulares en la Base, por tiempo variable, según lo dispuesto en dicho Procedimiento, sin perjuicio de otro tipo de medidas o sanciones, contenidas en los ordenamientos legales civil y militar, que pudieran corresponder al titular y/o usuario.

7.10 Diseño e implantación de un “carril bici” en la Unidad.

Este tipo de iniciativas son necesarias para crear unos lugares más habitables y limpios ya que es necesario la presencia de este tipo de carriles en las Unidades que aspiren a ser modernas.

Las ventajas de un “carril bici” para una Unidad son varias, las bicicletas son un método de transporte rápido, cómodo y limpio.





Si desde la Jefatura se fomenta el uso de las bicicletas, mejorará el tráfico interior de la Unidad así como en los trayectos a las ciudades y los pueblos, además de disminuir con ello los índices de polución.

Además, es de sobra conocido que las personas acostumbradas a moverse con una bicicleta se encuentran en un mejor estado de salud que las personas que son sedentarias. De esta manera conseguiremos mejorar la salud de nuestros trabajadores por partida doble.

Es evidente que los carriles bicis son necesarios para mejorar la habitabilidad, pero su implantación dependerá del crédito presupuestario que consiga la Unidad.

Se propone la construcción de dicho carril bici para evitar accidentes, siendo diseñado por la Escuadrilla de Infraestructura y aprobado por la Comisión o Grupo de de Movilidad.

Las bicicletas son vehículos inestables aunque generalmente circulan con lentitud. Cuando se va en bicicleta, es mejor evitar las vías mas concurridas. Por ello si existe una pista especial para ciclistas se debe circular por ella exclusivamente.

7.11 Gestionar el parking

Se podría discriminar el empleo de aparcamiento a favor de aquellos trabajadores que tengan movilidad reducida, trabajadores que comparten vehículo, trabajadores que utilizan su vehículo para la realización de sus funciones, etc. De forma que las mejores plazas de aparcamiento o las más cercanas a los lugares de su puesto de trabajo dentro de dicho centro de trabajo sean para éstos.

7.12 Fomento de modos de transporte verde:

Inducir la utilización y mejora de las vías de acceso a la Unidad para los ciclistas .

Actualmente la DGT tiene establecida la vía “ES-EX-03 BADAJOZ Talavera la Real - Badajoz N-V”: Talavera la Real - Badajoz 380+060 395+300 y viceversa como ruta ciclista protegida de longitud de tramo de 15,1 km.

Inducir el empleo de bicicletas dotando de aparcamiento para bicicletas a la Unidad.

Inducir el uso de vehículos híbridos o eléctricos ya sean patinetes, bicicletas, ciclomotores, motocicletas o automóviles.

La Unidad estudiará poner en marcha la solicitud de puntos de recarga de velocidad semi-rápida (de 15 a 40 kW de potencia) o rápida (de 40 a 100 kW) siempre que la instalación cumpla en todo momento la normativa técnica obligatoria que le afecta:



-El Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, y en concreto la Instrucción Técnica Complementaria número 52.

Cuando se instale el wall-box, el personal técnico deberá emitir el boletín, o certificado de la instalación conforme a norma.

Por otra parte, se ha dado un paso más a la Estrategia de Impulso del Vehículo Eléctrico de Extremadura 2018-2030, con la creación de la Mesa de la Movilidad Eléctrica de Extremadura, en la que están representadas, además de las administraciones públicas, las asociaciones empresariales del vehículo eléctrico, de usuarios del vehículo eléctrico y la Universidad de Extremadura.

La Junta de Extremadura prepara una convocatoria de ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos y/o instalación de puntos de recarga, dirigidas a particulares, pymes, grandes empresas, ayuntamientos, comunidades de vecinos y asociaciones sin ánimo de lucro, entre otros beneficiarios.

Inicialmente el departamento cuenta con una partida presupuestaria este año de 2,8 millones de euros, procedentes tanto de fondos europeos como de la Comunidad Autónoma, a la que se sumará un millón de euros del Programa MOVES (Movilidad Eficiente y Sostenible) puesto en marcha por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), órgano adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica, por lo que esta Unidad intentará acceder a dichas ayudas o realizar algún convenio para la instalación de instalación de puntos de recarga.

También se trabaja con la sección de protección medioambiental del Estado Mayor del Aire, para que a través de sus presupuestos y créditos se pueda llevar a cabo la instalación de dichos puestos de recarga, todo ello a través del Negociado de Medio Ambiente de la Base Aérea de Talavera la Real.

7.13 Establecimiento de la jornada intensiva.

Cuando los trabajadores tienen jornada partida, los viajes de ida y vuelta se multiplican por dos. La Unidad en este caso optó por la Jornada continuada.

Además, la Unidad tiene adecuados comedores con cocina, para el personal que se encuentra de servicio en turno mañana y tarde o servicios de 24 h., también para personal interno que se aloja en la Unidad, así como diverso personal que por diferentes motivos tuviesen que alargar su jornada laboral.

7.14 La Unidad está clasificada como residencia militar de apoyo logístico.

Las residencias militares de apoyo a la movilidad geográfica que son responsabilidad de la Base Aérea de Talavera, están situadas en el interior de dicha instalación militar, por lo que

USO PUBLICO

tienen la doble consideración de Alojamiento Logístico Militar (ALM) y de Residencia Logística Militar (RLM), lo que facilita a los miembros destinados en dicha Unidad o al personal comisionado la posibilidad de alojarse dentro de la Unidad y por tanto evitar los desplazamientos in itinere diarios, lo que lleva a una acción directa para la reducción de accidentes de tráfico.

Dichas "Normas sobre el uso de las residencias militares de apoyo a la movilidad geográfica de la Base Aérea de Talavera" se encuentran reguladas en el Procedimiento Operativo 90-7 (4ª Revisión).

7.15 Realizar campañas de concienciación específicas.

La Base Aérea realizará campañas sobre prevención de accidentes laborales de tráfico, conducción segura y empleo de medios alternativos al vehículo particular para que los trabajadores tomen conciencia del riesgo existente y las medidas a adoptar. Estas campañas podrán realizarse mediante: folletos, carteles, charlas, presentaciones power point enviados por correo electrónico corporativo, intranet-pagina wise...

7.16 ITV móvil periódica en la Unidad.

Coordinar la posibilidad de facilitar una ITV móvil periódicamente en la Unidad, por lo que se evitaría demoras y ausencias en los puestos de trabajo, se mantendría el parque móvil particular en óptimas condiciones y facilitaría a los trabajadores de la UCO la correspondiente inspección.

7.17 Promociones comerciales para la renovación a coches más seguros

Se ofrecerá a los concesionarios la posibilidad de participar con la iniciativa de este Plan de movilidad, ofreciendo vehículos más nuevos y seguros, actividades para mejorar la seguridad, mejoras de equipación de los coches, etc...

Una vez que se recopile dicha información, se divulgará por los trabajadores de la UCO.

7.18 Recopilar y hacer seguimiento de las medidas preventivas evaluadas por SP-10 en las EPT:

Se deben recopilar las medidas de los riesgos evaluados en la Base en general, sobre aquellas deficiencias detectadas en los últimos años; Por ejemplo: Estado de los baches y desperfectos en la calzada, señalización de galibo, propuesta de pasos de cebra, iluminación....

Dentro de estas medidas de prevención destacamos la propuesta realizada por parte de este Servicio de Prevención Nº 10 a la Jefatura de la Unidad con fecha 08/05/2017, de desarrollar una planificación preventiva de coordinación actividades empresariales (CAE) relativa a señales de **galibo** en el exterior e interior de la unidad , para evitar accidentes por exceso de



galibo de medios de maquinaria o transportes propios o ajenos. La Jefatura de la Unidad aprobó expresamente la puesta en funcionamiento de esta medida y se está a la espera de la finalización del proceso.

7.19 Boletines informativos:

El Servicio de Prevención 10 ha mandado a todos los trabajadores información para la mejora de la seguridad vial:

- Boletín PRL 16 Seguridad vial en los centros de trabajo.
- Boletín PRL 20 Educación vial en los centros de trabajo para peatones.

Se debe continuar con esta iniciativa para recordar los riesgos evaluados.

7.20 Medidas preventivas sobre la conducción en mujeres embarazadas:

Se debe informar a las trabajadoras de las consecuencias que conlleva la conducción de un vehículo cuando se encuentran embarazadas por las vibraciones mecánicas que este produce, y otros riesgos inherentes a la conducción sobre las embarazadas. Tener en cuenta las propuestas del INSHT.

Estas medidas las pueden hacer extensivas a su vida particular, y no sólo para que sean tomadas en su puesto de trabajo (en misión) o "in itinere".

7.21 Planificar las visitas

Planificar el transporte de mercancías o valijas entre las diferentes Unidades del Ejército del Aire, o incluso con proveedores o clientes acumulándolos para concentrarlos en días concretos y zonas concretas.

7.22 Establecer un sistema de videoconferencia

Facilitar que las reuniones entre las diferentes Unidades del Ejército del Aire, se realicen mediante videoconferencia. La Unidad además de facilitar las herramientas, formará a los trabajadores en su utilización.

7.23 Introducir el e-learning

El Ministerio de Defensa ya tiene implantada una parte de su formación a través de esta modalidad y los trabajadores de esta Unidad asiduamente se forman a distancia o mediante Internet en vez de tener que desplazarse para recibirla.



7.24 Disposición y utilización del sistema de manos libres.

Proponer la instalación en los vehículos oficiales de un sistema de manos libres para uso teléfonos móviles.

7.25 Impartir formación en conducción segura

Solicitar al Ejército del Aire la realización de cursos de conducción segura para aquellos trabajadores que habitualmente deben conducir un vehículo oficial. El pasado 14/08/19, se ha publicado oficialmente en SIMENDEF un curso específico de seguridad para profesionales.

Fomentar la formación a nivel individual o privado sobre conducción segura con RACE, facilitando éste un precio especial (tanto en la formación como en otras actividades que pueda ofrecer).

7.26 Sobre la nueva adquisición de vehículos:

Proponer que se tenga en cuenta en la futura adquisición de vehículos (particulares y oficiales), aparte de las necesidades operativas (4x4, ligero, pesado....), que el vehículo tenga dispositivos de seguridad según recomienda el Texto Aprobado P8_TA-PROV(2019)0391: Requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor referentes a su seguridad general, Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 16 de abril de 2019. Ver ANEXO V de este documento.

7.27 Autoevaluación según la Comisión Europea:

El gestor de movilidad realizará una autoevaluación de la unidad según se recoge en http://erscharter.eu/road-safety-in-action/self-assessment-tool_es.

7.28 Estadística de siniestralidad vial:

El gestor de movilidad, con fecha 19/09/2019 ha confeccionado un informe sobre siniestralidad vial desde el 2012 hasta el 2019 de accidentes "in itinere" o "en misión" (salida D-EA-FA-71738101-S-19-002874).



En Badajoz, a 1 de octubre de 2019

Elaborado por:

EL GESTOR DE MOVILIDAD

-Capitán Mario Martínez Delgado-

Aprobado por:

EL CORONEL JEFE DE LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL Y ALA23

-Francisco Javier Vidal Fernández-



ANEXO I - PROGRAMA DE TRABAJO
AÑO: 2019

ACTIVIDAD	Responsable	Recursos económicos	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
<u>Convocatoria de la reunión inicial</u>	JEFATURA	-											X	
- Nombramiento del Gestor de movilidad	JEFATURA	-									X			
- Nombramiento del Grupo de Trabajo	JEFATURA	-										X		
- Campaña de sensibilización	GESTOR MOV.	-										X	X	X
<u>Recogida de datos</u>	GESTOR MOV	-										X	X	
- Recogida de datos de la Unidad	GESTOR MOV.	-										X	X	
- Recogida de datos de la accidentalidad de la Unidad	GESTOR MOV	-									X			
- Estudio de las posibilidades de Transp. Público existente	GESTOR MOV	-											X	X
- Estudio de la movilidad de los trabajadores mediante encuestas	GESTOR MOV	-											X	X
<u>Realización del diagnóstico</u>	GESTOR MOV	-												
<u>Definición de Objetivos e indicadores</u>	GESTOR MOV	-												
<u>Aprobación de Objetivos e indicadores</u>	GESTOR MOV	-												
<u>Planificación de acciones correctoras</u>	GESTOR MOV	-												
<u>Control y seguimiento</u>	GESTOR MOV	-												
Elaborado por el Gestor de movilidad:			Aprobado por Dirección/Jefatura:											
Fecha y Firma			Fecha y Firma											



PROGRAMA DE TRABAJO

AÑO: 2020

ACTIVIDAD	Responsable	Recursos económicos	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
<u>Convocatoria de reunión</u>	JEFATURA	-					X							
- Nombramiento del Gestor de movilidad	JEFATURA	-												
- Nombramiento del Grupo de Trabajo	JEFATURA	-												
- Campaña de sensibilización	GESTOR MOV.	-	X		X			X					X	X
<u>Recogida de datos</u>	GESTOR MOV	-												
- Recogida de datos de la Unidad	GESTOR MOV.	-												
- Recogida de datos de la accidentalidad de la Unidad	GESTOR MOV	-												
- Estudio de las posibilidades de Transp. Público existente	GESTOR MOV	-												
- Estudio de la movilidad de los trabajadores mediante encuestas	GESTOR MOV	-	X											
<u>Realización del diagnóstico</u>	GESTOR MOV	-	X	X										
<u>Definición de Objetivos e indicadores</u>	GESTOR MOV	-	X	X										
<u>Aprobación de Objetivos e indicadores</u>	GESTOR MOV	-			X									
<u>Planificación de acciones correctoras</u>	GESTOR MOV	-				X								
<u>Control y seguimiento</u>	GESTOR MOV	-					X							
Elaborado por el Gestor de movilidad:			Aprobado por Dirección/Jefatura:											
Fecha y Firma			Fecha y Firma											



ANEXO II

CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

N.º DE CUESTIONARIO: _____

DATOS GENERALES					
Localidad de residencia:					
Puesto de trabajo:					
Contrato fijo:	si		no		
Dispone de vehículo propio	si		no		
Tiene permiso de circulación	si		no		
De automóvil	si		no		
De motocicleta	si		no		
Realiza desplazamiento en vehículos dentro de la jornada laboral	si		no		(si la respuesta es afirmativa rellene el apartado de desplazamiento en misión.)

HORARIO DE TRABAJO					
Cual es el horario de trabajo habitual:					
Cual es el horario de verano:					
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.), o si	continua		partida		
Horas de entradas y salidas,	entrada		no		
Reducciones de jornada	si		no		
Trabaja a turnos	si		no		



DATOS DEL DESPLAZAMIENTO			
¿Cuánto tiempo emplea en desplazarse a su centro de trabajo habitual?			
Menos de 10 minutos	<input type="checkbox"/>		
Entre 10-20 minutos	<input type="checkbox"/>		
Entre 20-30 minutos	<input type="checkbox"/>		
Entre 30-45 minutos	<input type="checkbox"/>		
Entre 45 minutos a 1 hora	<input type="checkbox"/>		
Más de 1 hora	<input type="checkbox"/>		
¿Cuántos kilómetros recorre desde su municipio de residencia hasta el centro de trabajo?			
Menos de 1 km	<input type="checkbox"/>	Entre 5-10 km	<input type="checkbox"/>
Entre 1-2 km	<input type="checkbox"/>	Entre 10-20 km	<input type="checkbox"/>
Entre 2-5 km	<input type="checkbox"/>	Más de 20 km	<input type="checkbox"/>
¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente en sus desplazamientos al trabajo?			
Coche	<input type="checkbox"/>	Andando	<input type="checkbox"/>
Autobús interurbano	<input type="checkbox"/>	Coche compartido	<input type="checkbox"/>
Autobús urbano	<input type="checkbox"/>	Autobús de empresa	<input type="checkbox"/>
Andando+Autobús	<input type="checkbox"/>	Moto	<input type="checkbox"/>
Bicicleta +Autobús	<input type="checkbox"/>	Bicicleta	<input type="checkbox"/>
Andando+coche compartido	<input type="checkbox"/>	Taxi	<input type="checkbox"/>
Patinete eléctrico.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
¿Cuáles son las diferentes razones por las que utiliza este medio de transporte? (marque con 1 la opción principal y con 2 las opciones secundarias)			
Problemas de aparcamiento	<input type="checkbox"/>	Horario de transporte público inadecuado	<input type="checkbox"/>
No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo	<input type="checkbox"/>	Lo necesito por trabajo	<input type="checkbox"/>
Es barato	<input type="checkbox"/>	Es rápido	<input type="checkbox"/>
Es cómodo	<input type="checkbox"/>	No dispongo de vehículo particular	<input type="checkbox"/>
Aprovecho los viajes para hacer otras cosas	<input type="checkbox"/>	No hay paradas de transporte público cerca de mi residencia	<input type="checkbox"/>
No tengo carnet de conducir	<input type="checkbox"/>	Otras....	<input type="checkbox"/>

USO PUBLICO



En caso de utilizar transporte privado, ¿cuál es la causa de no utilizar transporte público?			
No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo		Horario de transporte público inadecuado	
No hay paradas de transporte público cerca de mi residencia		Lo necesito por trabajo	
Aprovecho los viajes para hacer otras cosas		Es lento	
Es cómodo		Es caro	
Otras....			
En caso de utilizar transporte privado, ¿cuál es la causa de no utilizar transporte público?			
No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo		Horario de transporte público inadecuado	
No hay paradas de transporte público cerca de mi residencia		Lo necesito por trabajo	
Aprovecho los viajes para hacer otras cosas		Es rápido	
Es cómodo		Es barato	
Otras....			
¿Está satisfecho con su elección de modalidad de transporte?			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
		Parcialmente	<input type="checkbox"/>
¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público?			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
En caso de utilizar coche ¿estaría dispuesto a cambiar sus hábitos de transporte?			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
El acceso o salida al centro de trabajo ¿puede provocar un accidente?			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
		Porque....	
En el desplazamiento entre su vivienda y el centro de trabajo ¿suele encontrarse con tráfico denso o retenciones?			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
		Porque....	
¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público o privado hasta el centro de trabajo?			



DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN			
(a rellenar sólo por los trabajadores que realicen desplazamientos dentro de la jornada laboral)			
En los traslados dentro de la jornada laboral, ¿qué medio de transporte utiliza? (marque con 1 la opción principal y con 2 las opciones secundarias)			
Coche particular		Andando	
Autobús interurbano		Coche compartido	
Autobús urbano		Vehículos de la Unidad	
Taxi		Moto	
Bicicleta		Bicicleta	
Patinete eléctrico		Aeronave militar	
¿Le condiciona el realizar traslados dentro de la jornada de trabajo en la elección del tipo de transporte que utiliza para llegar al puesto de trabajo?			
Si		No	
¿Cuántos km. realiza aproximadamente al cabo de un mes en desplazamientos dentro de la jornada?....			
¿Cuánto tiempo de su jornada laboral emplea en desplazamientos?....			
¿Cómo cree que se podría reducir el número de desplazamientos que realiza en de su jornada laboral?....			
Otras observaciones:			

Para cualquier duda o aclaración, consultar con el Servicio de Prevención N°10, teléfono RPV 829-2862 (Gestor de movilidad)



ANEXO III : DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DE LA UNIDAD

1. Situación actual de la Unidad.

¿Considera su empresa el tráfico como un riesgo de salud laboral? Si___ , no___.

¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial en el entorno laboral? Si___ , no___.

¿Ha explicado en su política de empresa su aspiración a prevenir accidentes de tráfico en la medida de lo posible? Si___ , no___.

¿Ha comunicado esta aspiración a los empleados? Si___ , no___.

¿Cómo procura que sus empleados tengan la cualificación y el estado de salud necesario para conducir en el trabajo de un modo seguro?

¿Se realiza algún tipo de control de los factores sanitarios que influyen en la seguridad vial a través del servicio médico de la empresa o de otra instancia similar? Si___ , no___ , a veces___ , cada ___ años.

Como empresario, ¿qué medidas adopta para que sus empleados tengan los conocimientos, la motivación, la información y la formación necesarios para seguir la política de seguridad vial en el entorno laboral?

¿Dispone la empresa de una política sobre alcohol y drogas? Si___, no___.

¿Marcar qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?.

___, Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas.

___, Requisitos de tara mínima aceptable.

___, Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos.

___, Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor está en marcha.

___, Carrete inercia1 de cinturón de seguridad.

___, Reposacabezas en todos los asientos.

___, Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante.

___, Airbag lateral.

___, Frenos ABS.



- ___, Sistema antideslizamiento.
- ___, Sistema anti rotación en frenada de emergencia.
- ___, Aire acondicionado.
- ___, Equipo de manos libres para el teléfono móvil.
- ___, Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia.
- ___, Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, bengalas de emergencia, etc.

¿Somete a los vehículos a las reparaciones necesarias para mantenerlos en buenas condiciones de seguridad vial según la normativa y legislación vigentes?

- ___, Siempre Rara vez.
- ___, Casi siempre Nunca.
- ___, Si su respuesta no ha sido «Siempre», explique por qué

¿Existen procedimientos rutinarios para la confección de informes de incidentes?

Si___, no___.

¿Considera que todos sus empleados informan de todos los incidentes que tienen lugar en su empresa? Si___, no___.

Si la respuesta es «No», ¿qué piensa hacer para detectar todos los amagos de accidente?

¿Reciben información los empleados sobre qué medidas piensa adoptar o ha adoptado como consecuencia de sus informes de incidentes? Si___, no___.

2.- Fuentes de información

Las fuentes de información utilizadas para conseguir datos sobre la movilidad de la plantilla han sido:

- Datos de accidentalidad de la Unidad.
- Encuestas.
- Datos de organización y ubicación de la Unidad.
- Transporte público existente.
- Otros.

3.- Análisis de la información Accidentalidad de la Unidad



Analizando los datos de accidentalidad de la Unidad así como las investigaciones de accidentes realizadas, se concluye que la Base Aérea ha tenido los siguientes accidentes relacionados con la movilidad:

- Número de incidentes in itínere:
- Número de incidentes en misión:
- Número de accidentes con baja in itínere:
- Número de Accidentes sin baja in itínere:
- Número de accidentes con baja en misión:
- Número de accidentes sin baja en misión:

De todo ello se desprende que: *(la Unidad debe analizar los datos obtenidos y obtener conclusiones al respecto)*

La Unidad tras analizar los datos correspondientes a la actividad (número de centros de trabajo, distancia entre los diferentes centros de trabajo (cuando proceda), ubicación, número de empleados, empleados con movilidad reducida, tipos de contrato, horario, oferta de aparcamiento, atascos a la entrada y a la salida de la jornada laboral, distribución territorial de las personas que acceden diariamente al centro de trabajo), concluye que:

(la Unidad debe analizar los datos obtenidos y obtener conclusiones al respecto)

Datos sobre el transporte público existente

Las opciones de transporte público existentes hasta el centro de trabajo y sus horarios son los siguientes.

El único transporte público existente hasta el centro de trabajo es la posibilidad de utilizar los taxis de los respectivos municipios donde residen los trabajadores.

Datos logrados mediante la encuesta realizada a la plantilla

A continuación se exponen los datos obtenidos en la encuesta realizada a trabajadores de la plantilla durante los días.....por las siguientes personas:....

(la Unidad debe analizar los datos obtenidos y obtener conclusiones al respecto)

4.- Conclusiones

De todo ello se desprende que (la Unidad valorará la necesidad de realizar un Plan de Movilidad o no de la Unidad, así como los puntos sobre los que debe actuar)



ANEXO IV:

ACCIONES CORRECTORAS

RESPONSABLE				FECHA					
N.º ID	OR	ANOMALÍA O RIESGO DETECTADO	MR	ACCIONES PROPUESTAS	EJECUCIÓN	SEGUIMIENTO	PREVISTA	FIN	PRESUPUEST O

Nº Id; nº identificación del riesgo **OR;** origen **ER;** evaluación de riesgos **IA;** investigación de Accidentes
PE; plan de emergencias **IO;** inspecciones u observaciones **PM;** Plan de Movilidad **MR;** magnitud del Riesgo

ANEXO V:

P8_TA-PROV(2019)0391. Texto aprobado: Requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor referentes a su seguridad general, Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 16 de abril de 2019.

- Sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.
- Por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Fuentes:

- la misma propuesta 2018/0145, y <https://www.hoy.es/sociedad/limitadores-inteligentes-velocidad-20190416171517>.
- http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0391_ES.pdf



Las marcas nos han hecho concebir algunos de los sistemas de seguridad ideados para la conducción como extras que o bien se adquirían por separado previo pago de una cantidad complementaria o bien aportaban al vehículo que los integraba de serie un valor añadido en las campañas promocionales. Pero el Parlamento Europeo ha dado un vuelco a ese criterio y esos dispositivos se estandarizarán. A partir de 2022 todos los nuevos coches, furgonetas, camiones y autobuses deberán salir de la cadena de montaje con ayudas tecnológicas que alertarán al conductor de que excede los **límites de velocidad, mecanismos de frenada inteligente y marcha atrás, de advertencia por distracción** e incluso el equivalente a la **caja negra** de los aviones, que permitirá extraer información más precisa sobre las causas de un siniestro.

El acuerdo provisional sobre este paquete de ayudas se cerró el pasado 26 de marzo, pero ha sido este martes cuando la Eurocámara ha respaldado mayoritariamente su inclusión obligatoria para la prevención de accidentes de tráfico. El pasado año se produjeron en las carreteras de la Unión Europea 25.100 fallecidos en accidentes, un 21% menos que hace una década (con un promedio de

49 muertes por cada millón de habitantes) y 135.000 heridos graves. Desciende el número de víctimas mortales, pero se está aun lejos de lograr el sesgo del 50% respecto a 2010 que se había convertido en objetivo de la UE para el próximo año.

Esos son los datos del contexto en el que surge la nueva directiva que cargará de nuevo equipamiento de seguridad los vehículos en menos de tres años. Hasta treinta características específicas que se implementarán en desde su fabricación en 2022 y que serán obligatorias para los modelos que ya estén en carretera, desde mayo de 2024.

El sistema de **Asistencia Inteligente de Velocidad** (ISA, por sus siglas en inglés), el más destacado del paquete, permitiría reducir las muertes en las carreteras en un 20%, según las estimaciones de los expertos. Aportará al conductor información en tiempo real (gracias a su posicionamiento mediante GPS y a cámaras que leerán las señales de tráfico) si está pisando en exceso el acelerador informándole de la necesidad de levantar el pie. Se trata de un sistema inteligente que el conductor podrá activar y desactivar libremente. En este sentido, no perderá el control sobre el vehículo, pero sí será más consciente de los riesgos y de la multas.

Otro de los sistemas que se reflejan en la nueva directiva europea es la **interrupción de emergencia automatizada**. Un sistema de frenada que reacciona 'clavando' el freno ante un riesgo inminente de colisión con otro vehículo y que ayuda también en una reacción rápida ante un riesgo de atropello. No se trata de un mecanismo infalible, pero sí se entiende que minimizará las consecuencias en ambos supuestos.

Lo mismo sucede con las ayudas de **alerta por distracción** o de abandono de carril, las de detección de **marcha atrás** (mediante sensores, cámaras o avisos sonoros) o un sistema luminoso muy visible (mediante luz roja intensa) ante una situación de parada de emergencia. Pero hay otros menos conocidos hoy para los conductores con los que también tendremos que familiarizarnos.

Y es que todos los vehículos tendrán que contar también con lo que se denomina '**registradores de datos de eventos**', un disco duro que grabará información crítica en los instantes previos a un accidente que dará soporte a la investigación de los siniestros, pero que también permitirá recabar información complementaria de cara a la adopción de nuevas medidas preventivas.

Luego está el **sistema de autobloqueo**, que impedirá a una persona en estado de embriaguez poner en marcha su coche. En principio, según la nueva norma, estos aparatos se instalarán por mandato judicial en vehículos de aquellos particulares en los que el juez aprecie reincidencia en delitos de tráfico. Y se convertirán, si las empresas así lo acuerdan, en medios de apoyo en todas las flotas de camiones de transporte y autobuses, cuya implantación será comunicada convenientemente a todos los trabajadores.

ANEXO VI

PARTICULARIDADES DE LA UNIDAD CEMAN-23

DATOS ESPECÍFICOS DEL CENTRO DE TRABAJO CEMAN-23.

CEMAN 23 (Pertenece a la Escuadrilla de Transmisiones nº 2)	
CÓDIGO DEL CENTRO: 71738101	
Domicilio: Carretera de Madrid, S/N	
Localidad: Talavera la Real	C.P.: 06071
Provincia: Badajoz	Tlfn: 8182581

EDIFICIO 210. ESTACIÓN TERMINAL



Nº TRABAJADORES EN EL PUESTO	3
HORARIO PUESTO TRABAJO	7:30-15:00 (localizables 24 horas).

EMPRESA SUBCONTRATADA: INDRA

Nº TRABAJADORES	2
FUNCIONES	Mantenimiento y reparación. No trabajan a turnos.

TAREAS REALIZADAS EN EL PUESTO DE TRABAJO.

- Mantenimiento del CEMAN 23.
- Mantenimiento radio CEMAN 23.

- Mantenimiento taller antena del CEZMAN 02.
- Gestión de materiales y abastecimiento.
- Reparación antenas del SCTM.
- Tareas administrativas.

TÁREAS DE TRABAJO ASOCIADAS AL PUESTO.

La zona de responsabilidad es muy extensa, lo que implica que estos trabajadores están expuestos a los riesgos inherentes de la carretera durante gran parte de su jornada laboral. Téngase en cuenta también, que en ocasiones tienen que acceder a lugares remotos en condiciones meteorológicas adversas.

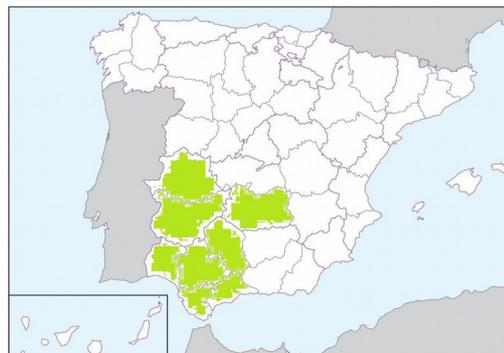
Actualmente, es un factor a tener en cuenta la edad de los trabajadores, ya que están cerca de la jubilación.

Las necesidades de su realizar su trabajo implican un esfuerzo físico y mental importante para realizar las tareas propias de mantenimiento en una antena a gran altitud, lo que supone un desgaste que se puede ocasionar un cansancio desmesurado en el viaje de retorno.

Se debe de tener en cuenta en la futura adquisición de vehículos, a parte de las necesidades operativas (4x4....), que el vehículo tenga dispositivos de seguridad que recomienda “Propuesta (2018/0145 COD) de **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO** relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el **Reglamento (UE) 2018/...**(se derogan los Reglamentos (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 y (CE) nº 661/2009). Ver ANEXO V de este documento.

Aunque radicados físicamente en la Estación de Microondas de Talavera la Real (Badajoz), realizan mantenimiento y reparaciones en antenas de Andalucía Occidental y Extremadura; Dando cobertura a 50 antenas aproximadamente.

- Huelva.
- Cádiz.
- Málaga.
- Sevilla.
- Cáceres.
- Badajoz.
- Córdoba.
- Ciudad Real.



En total recorren casi 40.000 km/año tal y podemos ver en la tabla siguiente:

como

	2018	2019
ENERO	6639	2380
FEBRERO	3743	3576
MARZO	3630	1237
ABRIL	2870	1569
MAYO	5267	2293
JUNIO	1824	1708
JULIO	2788	694
AGOSTO	2793	1130
SEPTIEMBRE	2541	
OCTUBRE	1889	
NOVIEMBRE	2365	
DICIEMBRE	2696	
TOTAL KM. RECORRIDOS	39045	14587

ANEXO VII

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

- **Accidente de trabajo:** toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

- **Accidente de tráfico laboral:** aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación.

•**Accidentes de tráfico “in Itínere”:** aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación.

Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in Itínere: 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.

A efectos de este documento nos referiremos a este tipo de accidentes como accidentes “in Itínere”.

Accidentes de tráfico en jornada laboral: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

Accidente de conductores profesionales: aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

Nota:

El pasado 20/01/2017, se recogía la noticia en la que se puntualizaba en la página <https://www.prevencionintegral.com/actualidad/noticias/2017/01/02/novedad-legal-en...>:

El TSJ Galicia no comparte el criterio de la definición de accidente in itínere del párrafo anterior. Si bien es cierto que la doctrina en relación con el requisito topográfico viene señalando que el accidente de trabajo in Itínere debe ocurrir en el camino de ida o vuelta entre el domicilio del trabajador y su centro de trabajo y que el trabajador debe utilizar un trayecto normal, usual o habitual, sin embargo la referencia al domicilio ha sido relativizada. Lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, sino ir al lugar de trabajo o volver del lugar de trabajo, por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador en tanto no se rompa el nexo necesario con el trabajo. Lo importante es la finalidad laboral del desplazamiento realizado por el trabajador.

USO PUBLICO

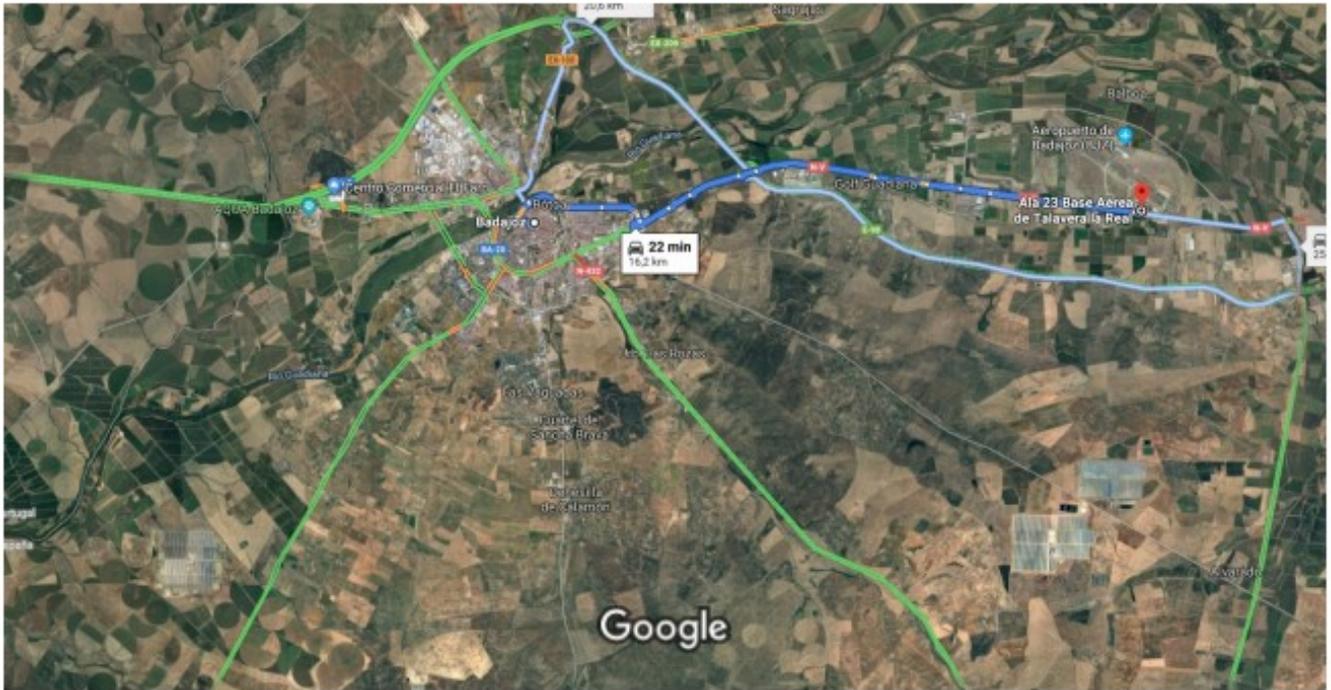
ANEXO VIII

MAPAS DE ITINERARIOS.



de Badajoz a Ala 23 Base Aérea de Talavera la Real

En coche 16,2 km, 22 min



Imágenes ©2019 Google, Datos del mapa ©2019 Google, Inst. Geogr. Nacional 2 km

por N-V 22 min
La ruta más rápida 16,2 km

por A-5 y N-V 22 min
20,6 km

por A-5 25 min
25,3 km

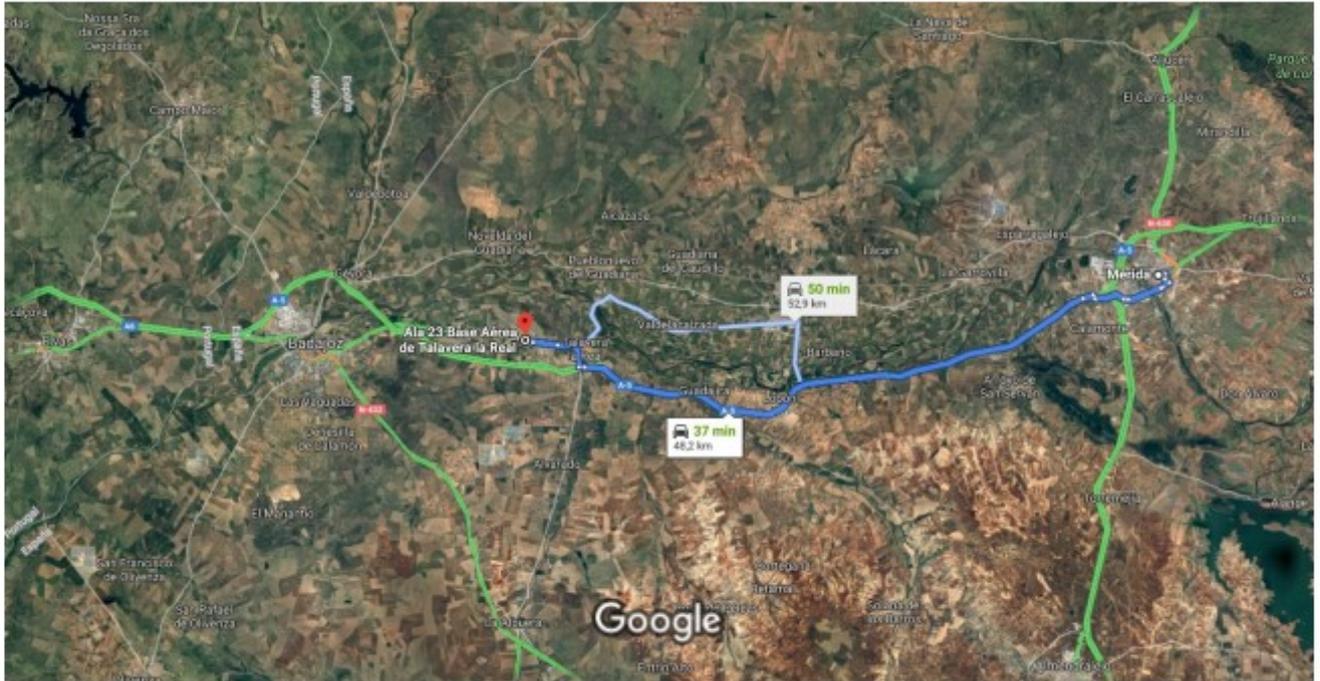
Tráfico en directo *Rápido* *Lento*

USO PUBLICO

Google Maps

de Mérida a Ala 23 Base Aérea de Talavera la Real

En coche 48,2 km, 37 min



Imágenes ©2019 Google, DigitalGlobe, DigitalGlobe, Datos del mapa ©2019 Google, Inst. Geogr. Nacional 5 km

por A-5 **37 min**
La ruta más rápida, el tráfico habitual 48,2 km

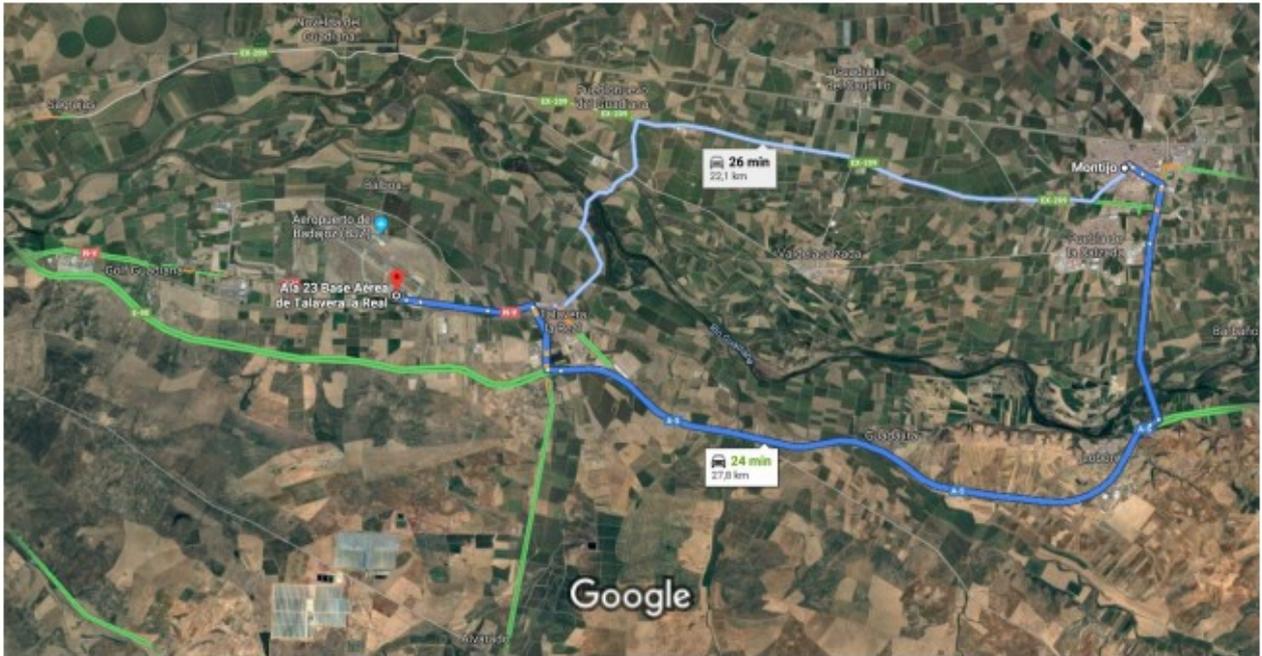
por A-5 y EX-328 **50 min**
52,9 km

USO PUBLICO

Google Maps

de Montijo a Ala 23 Base Aérea de Talavera la Real

En coche 27,8 km, 24 min



Imágenes ©2019 Google, Datos del mapa ©2019 Google, Inst. Geogr. Nacional

2 km

por A-5 **24 min**
La ruta más rápida, el tráfico habitual 27,8 km

por EX-209 **26 min**
22,1 km

Tráfico en directo

Rápido

Lento

ANEXO IX: LEGISLACIÓN

LEGISLACIÓN COMUNITARIA

- Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de julio de 2007, “Por una Europa en movimiento-movilidad sostenible para nuestro continente” (2006/2227(INI)).
- Directiva 92/85/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia
- P8_TA-PROV(2019)0391. Texto aprobado: Requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor referentes a su seguridad general, Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 16 de abril de 2019, sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º79/2009 y (CE) n.º 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))
- Un plan de acción sobre movilidad urbana Resolución del Parlamento Europeo, de 23 de abril de 2009, sobre un plan de acción sobre movilidad urbana (2008/2217(INI)).
- El Libro Verde de la Energía de la Comisión Europea sobre abastecimiento energético.
- Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006, sobre la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes - «Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente - Revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes de la Comisión Europea de 2001.
- Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial europea 2011-2020.
- Carta Europea de Seguridad Vial (European Road Safety Charter, ERSC).

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

- Ley de Prevención de Riesgos Laborales 31/95, del 8 de noviembre. Art. 14.2 (reformado por la Ley 54/2003 del 12 de diciembre de reforma del marco normativo en PRL).
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT).
- Ley 51/2002, de 27 de diciembre que reforma la Ley 39/1988 de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales.
- Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo, por el que se acuerda la concesión directa de las ayudas del programa MOVES a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.
- Real Decreto Ley 2/2004, de 9 de marzo aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- Real Decreto-ley 6/2010 de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo.

USO PUBLICO

- Acuerdo de colaboración entre los ministros de Interior y Trabajo, del 1 de marzo de 2011.
- Estrategia española de Seguridad vial 2011 -2020.
- Sistemas de gestión de la Seguridad vial – Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas UNE – ISO 39001.
- Circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el R.D. 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Conducir en el trabajo: un riesgo a prevenir, del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.(INSHT)
- Guía técnica del INSHT sobre vibraciones mecánicas.
- Guía del ciclista, de la Dirección General de Tráfico.
- Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral, de la Dirección General de Tráfico. (DGT)
- Guía Metodológica para la elaboración del plan Tipo de Seguridad Vial elaborada por el INSHT y la DGT.
- Normas y señales reguladoras de la circulación de la DGT.
- Guía para la Prevención del Accidente Laboral de Tráfico de FREMAP.
- Guía sobre maternidad y condiciones ergonómicas de trabajo.

LEGISLACIÓN EJÉRCITO DEL AIRE.

- IG 10-30, del Ejército del Aire organización y funciones de la prevención de riesgos laborales en el Ejército del Aire.
- IG 10-9 del E.A. de Organización y funciones de la Seguridad de Vuelo en el Ejército del Aire..
- IG 10-8 del E.A. Sección de apoyo al transporte (SATRA).
- IG 30-1 del E.A. normas para la realización de las misiones de transporte aéreo
- 70-11, 3ª Revisión “ Normas sobre clasificación, documentación, asignación, utilización, conducción y empleo de vehículos en el ejército del aire”.
- Directiva 11 /2011 de 28 de febrero, del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire por la que se regula el proceso de creación de la estructura de prevención de riesgos laborales en el Ejército del Aire.
- Plan General de Prevención de Riesgos laborales del Ejército del Aire (Periodo 2019-2021).
- procedimiento PRL- EA- 02 “Normas para la comunicación, investigación y registro de accidentes e incidentes de trabajo”.
- Manual de acogida en prevención de riesgos laborales.

LEGISLACIÓN DE LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL Y ALA 23.

USO PUBLICO

- Plan Ordinario de prevención de riesgos laborales de la base aérea de Talavera la Real y Ala-23, periodo 2019-2021.
- P.O.90-7 (4ª Revisión) "Normas sobre el uso de las residencias militares de apoyo a la movilidad geográfica de la Base Aérea de Talavera"
- P.O. 60-2 (1ª Revisión)"Procedimiento para la investigación de incidentes y accidentes de trabajo en la Base Aérea de Talavera la Real"
- P.O. 30-30 "Normas de embarque para el personal y carga en aeronaves de responsabilidad del ejército del aire en la Base Aérea de Talavera la Real y Ala 23".
- P.O. 40-2 (1ª Enmienda)"Normas sobre acceso, circulación y estacionamiento de vehículos automóviles"
- P.O. 90-12 (4ª Revisión-1ª Enmienda) "Gestión del transporte terrestre"
- PO 60-15 2ª Enmienda."Funciones y cometidos del equipo de apoyo técnico y equipo de escoltas técnicos del Ala 23, para el transporte aéreo de mercancías peligrosas en aeronaves del ejército del aire".

LEGISLACIÓN DEL SERVICIO DE PREVENCIÓN N.º 10.

- Boletín 16 (09-08-2017):recomendaciones de seguridad para prevenir accidentes "seguridad vial en el centro de trabajo".
- Boletín 20 (04/04/2019): "educación vial en centro trabajo para peatones".

REFERENCIAS DE ENTIDADES PRIVADAS

- Guía para la elaboración e implantación de Planes de movilidad en la empresa de ASEPEYO.
- Guía práctica para la elaboración del plan de movilidad de fraternidad MUPRESA.

