Incorporación de la seguridad vial en la responsabilidad social corporativa (RSC)

Guía orientativa

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Madrid, 16 de septiembre de 2025

SEGURIDAD VIAL 2030

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

Editado por: Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 44 28027 MADRID

Autor: Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
(CPAGE): https://cpage.mpr.gob.es

N.I.P.O. (ed. en línea): 128-25-016-5

Maquetación y producción gráfica: Imprimadrid comunicaciones

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES 5

2. OBJETIVO DE LA GUÍA 7

3. LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA (RSC) 9

3.1. Qué es la responsabilidad social corporativa (RSC) 9

3.2. Qué empresas están obligadas 10

3.3. Cómo mostrar la RSC: el informe o memoria de sostenibilidad 11

3.3.1. Estándar europeo para la elaboración del informe de sostenibilidad 11

3.3.2. Estándar más habitual de informe: Global Reporting Initiative (GRI) 13

3.3.3. Otros estándares para la elaboración de memorias de RSC 15

3.3.4. Comparativa entre las normas europeas y los estándares GRI 16

4. LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA RSC 19

4.1. Qué es la seguridad vial en el ámbito laboral 19

4.2. Por qué es importante la seguridad vial laboral en la RSC 20

4.3. Cómo incorporar la seguridad vial en la RSC: la memoria GRI 23

4.3.1. Categoría de Economía 25

4.3.2. Categoría de Medio ambiente 25

4.3.3. Categoría de Desempeño social 26

5. POSIBLES MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL A INCORPORAR EN LA MEMORIA GRI 29

5.1. Medidas de seguridad vial en la categoría de Economía 30

5.1.1. Desempeño económico: 31

5.1.1.1. *Valor económico directo generado y distribuido* 31

5.1.1.2. *Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno* 32

5.1.2. Consecuencias económicas indirectas: 33
5.1.2.1. *Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios* 33
5.1.2.2. *Impactos económicos indirectos significativos* 33
5.1.3. Prácticas de adquisición 35
5.2. Medidas de seguridad vial en la categoría de Medioambiente 38
5.2.1. Transporte: 38
5.2.2. Evaluación ambiental de los proveedores: 40
5.3. Medidas de seguridad vial en la categoría de Desempeño social 42
5.3.1. Prácticas laborales y trabajo digno 43
5.3.1.1. *Relaciones entre los trabajadores y la dirección* 43
5.3.1.2. *Seguridad y salud en el trabajo*: 44
5.3.1.3. *Capacitación y educación:* 52
5.3.1.4. *Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores* 56
5.3.2. Derechos humanos 57
5.3.2.1. *Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos* 57
5.3.3. Sociedad 58
5.3.3.1. *Comunidades locales:* 58
5.3.3.2. *Política pública*: 61
5.3.3.3. *Evaluación de la repercusión social de los proveedores:* 67
5.3.4. Responsabilidad sobre productos 68
5.3.4.1. *Seguridad y salud de los clientes*: 68
5.3.4.2. *Etiquetado de los productos y servicios:* 69
5.4. Apuesta por la seguridad vial en la estrategia empresarial 70

6. ANEXO 1: ESTRUCTURA DE LAS NORMAS EUROPEAS DE ELABORACIÓN DE INFORMES DE SOSTENIBILIDAD (NEIS) 73

7. ANEXO 2: ESTRUCTURA DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD GRI 77

8. ANEXO 3: ÍNDICE DE SEGURIDAD VIAL DE LA FIA 85

9. ANEXO 4: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 89

1

ANTECEDENTES

Estrategia de Seguridad Vial 2030

La **Estrategia de Seguridad Vial 2030**[1] nace con la ambición de servir como marco nacional de referencia para todas las partes interesadas en la política de seguridad vial en el horizonte 2030 con el objetivo de reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves por siniestro vial, alineados con la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Esta Estrategia va a evolucionar a lo largo de los próximos años, no solamente por factores endógenos asociados a las propias políticas de seguridad vial para reducir la siniestralidad vial, sino también por tendencias externas como el cambio climático, el aumento de la población urbana, las nuevas formas de movilidad, los avances tecnológicos, y la seguridad vial en las organizaciones.

En concreto, esta tendencia de mejora de la seguridad en las organizaciones está asociada a que las entidades privadas como las administraciones públicas tienen una enorme influencia en la implantación de la visión de sistema seguro en la sociedad, dado que puede fomentar directamente la seguridad vial en su plantilla, clientes o proveedores, pero también indirectamente mediante la incorporación de criterios de seguridad vial en sus cadenas de valor y en las decisiones de compras de bienes y servicios.

Por ello, para dar respuesta a los desafíos a los que se enfrenta la seguridad vial, se han definido **9 grandes áreas estratégicas**, que sirven de orientación para la definición de acciones concretas.

1 Dirección General de Tráfico (DGT): Estrategia de Seguridad Vial 2030 https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/

Áreas estratégicas de la Estrategia de Seguridad Vial 2030

Área estratégica 8: Administraciones, empresas y organizaciones seguras

Dentro de estas áreas estratégicas se encuentra el área 8: Administraciones, empresas y organizaciones seguras[2], que pretende abordar las actuaciones que las empresas, administraciones públicas y otras entidades (no solamente las directamente relacionadas con la seguridad vial, la movilidad o el transporte por carretera de personas o mercancías) pueden llevar a cabo para reducir los riesgos viales asociados a sus actividades y servicios, así como de las personas trabajadoras y de las operaciones llevadas a cabo por sus proveedores de servicio y contratistas.

En esta área se han identificado una serie de líneas de actuación que buscan dar respuesta a los problemas planteados o bien mitigar sus consecuencias:

- promoción de los planes de movilidad segura y sostenible en las administraciones públicas y empresas.
- potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.
- mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere.
- aumentar la seguridad del transporte profesional.
- potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y conductores profesionales.
- introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones.
- introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa.

Línea de actuación: Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa (RSC)

La línea de actuación **"Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa"** se define como:

La seguridad vial debe consolidarse como un valor más dentro de la gestión de la sostenibilidad que las organizaciones deben realizar, utilizando el marco de la Agenda 2030. Para aquellas empresas obligadas a la elaboración y difusión de informes de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa, se desarrollarán guías y se promoverá la inclusión de información sobre seguridad vial en dichos informes.

2 Dirección General de Tráfico (DGT): Estrategia de Seguridad Vial 2030- área estratégica 8 Administraciones, empresas y organizaciones seguras https://seguridadvial2030.dgt.es/areas-estrategicas/administraciones-empresas-y-organizaciones-seguras/

2

OBJETIVO DE LA GUÍA

Con el propósito de reducir las víctimas mortales o las personas lesionadas en los siniestros viales durante los desplazamientos "in itinere" y en misión de las personas trabajadoras, independientemente del tamaño y del sector de actividad de la empresa, se necesitan **poner en marcha actuaciones que impliquen una activa prevención de la siniestralidad vial laboral**, fomentando la inclusión de la seguridad vial como un valor más dentro de la gestión empresarial, incorporando este ámbito en los planes de Responsabilidad Social Corporativa de las organizaciones empresariales.

El fomento de la puesta en marcha de este tipo de acciones que contribuyan a la reducción de los siniestros viales laborales es importante porque estos afectan gravemente a la actividad y modelo de negocio de las organizaciones, así como el impacto que supone en la sociedad.

Por ello, se ha elaborado esta guía que quiere servir de referencia para las empresas en la implantación efectiva de la seguridad vial en el seno de la Responsabilidad Social Corporativa.

En concreto, esta guía se ha planteado en **dos partes**:

- Una sección introductoria para conocer qué es la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y cómo afecta a las empresas.
- Otra sección para abordar la aplicación de medidas ligadas a la mejora de la seguridad vial que se podrían implementar en las empresas contribuyendo a la RSC y cómo potenciar su incorporación desde diferentes perspectivas, incluyendo ejemplos prácticos de la incorporación de medidas de seguridad vial laboral en las estrategias de RSC de casi 30 empresas.

Se ha acompañado de **tres anexos**:

- Uno centrado en la estructura de las normas europeas que se está proponiendo desde la Comisión Europea para la elaboración homogénea de los informes de sostenibilidad.
- Otro enfocado en la estructura de las memorias de sostenibilidad basado en los estándares internacionales GRI, que son los más ampliamente utilizados por las empresas.
- Por último, se encuentran las principales referencias bibliográficas utilizadas para la elaboración de esta guía.

3

LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA (RSC)

3.1 Qué es la responsabilidad social corporativa (RSC)

Existen variadas definiciones de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) que se han planteado desde diferentes entidades, que implican al menos el cumplimiento obligatorio de la legislación nacional e internacional en el ámbito social, laboral, medioambiental y de derechos humanos; así como cualquier otra acción voluntaria que la empresa quiera emprender para mejorar la calidad de vida de sus empleados, las comunidades en las que opera y de la sociedad en su conjunto.

La definición de Responsabilidad Social Corporativa se podría resumir en:

Ser socialmente responsable significa no solamente cumplir plenamente las obligaciones jurídicas, sino también ir más allá de su cumplimiento, invirtiendo "más" en el capital humano, en el entorno y en las relaciones con las partes interesadas o grupos de interés.

La RSC se basa en 5 principios básicos:

Cumplimiento de la legislación nacional e internacional	Convenciones de la Organización Internacional del Trabajo, Declaración Universal de los Derechos Humanos, Normas de Naciones Unidas sobre responsabilidades de las empresas transnacionales, Líneas Directrices de la OCDE para empresas multinacionales.
Carácter global	Abarca todas las áreas de negocio de la empresa, así como todos los países y territorios donde opera, involucrando toda la cadena de valor.
Compromisos éticos	La RSC comporta compromisos éticos objetivos que se convierten de esta manera en obligación para quien los contrae.
Impactos sociales, ambientales y económicos	La RSC se manifiesta en los impactos que genera la actividad empresarial en el ámbito social, medioambiental y económico, y en la asunción de los mismos por parte de la empresa.
Orientada hacia los grupos de interés	La RSC se orienta a la satisfacción e información de las expectativas y necesidades de los grupos de interés.

Según el Observatorio de la RSC, la responsabilidad social corporativa (RSC)[3] es un concepto transversal que afecta a distintos ámbitos de gestión de la empresa:

- **Derechos laborales**: políticas de empleo, formación del personal, libertad de asociación, prohibición del trabajo forzoso y trabajo infantil, no discriminación, gestión de quejas del personal, negociación colectiva, entre otros.
- **Medio ambiente**: efectos que tienen los procesos, productos y servicios de las empresas en la calidad del aire, del agua, en la gestión de residuos, en el clima y en la biodiversidad.
- **Protección del consumidor**: derecho al acceso a bienes y servicios básicos, a la seguridad, a la salud, a la información, poder elegir, ser escuchados y poder reclamar, a la educación como consumidor, así como el derecho a la sostenibilidad, producción y consumo sostenible.
- **Salud**: no discriminación respecto al acceso a bienes y servicios relacionados con la salud, acceso a la alimentación, condiciones de salubridad básica, al suministro de agua potable, entorno de trabajo saludable, acceso a la información relevante sobre métodos de prevención de enfermedades y accidentes.
- **Lucha contra la corrupción**: políticas y sistemas de prevención de la corrupción dentro de las estrategias y planes de acción de la empresa.
- **Otros ámbitos**: respeto a las leyes de la competencia, al pago de impuestos, a la transferencia tecnológica, y el respeto a la soberanía nacional en los países donde opera.

Por tanto, las actividades desarrolladas en este marco han de estar:

- **Vinculadas a la actividad básica de la empresa.**
- **Tener una vocación de permanencia.**
- **Implicar un compromiso de la alta dirección.**

3.2 Qué empresas están obligadas

En España, la Ley 11/2018, de 28 de diciembre[4], que transpone la Directiva 2014/95/UE de información no financiera, sentó las bases de la obligatoriedad de presentación del informe de sostenibilidad anual, que se basaba en el cumplimiento de tres factores: ingresos económicos, número de trabajadores y sede matriz de la compañía. En concreto, se focalizaba en:

- Empresas que superen los 500 trabajadores o que empleen durante dos ejercicios consecutivos a una media de 250 empleados.
- Tengan una cifra de negocio mayor a los 40 millones de euros o sus partidas de activos registran cifras superiores a los 20 millones de euros.
- Empresas que tengan una sede matriz en alguno de los países que forman el espacio comunitario.

3 Observatorio de la RSC (2024): Introducción a la responsabilidad social corporativa

4 https://www.boe.es/eli/es/l/2018/12/28/11

No obstante, a finales de octubre de 2024, el Ministerio de Economía[5] ha aprobado un proyecto de Ley de Información Empresarial sobre Sostenibilidad (que se encuentra en proceso de tramitación en el Congreso y el Senado) para la divulgación de la contribución de las empresas en cuestiones medioambientales, sociales y de gobernanza, que se basa en la transposición de dos directivas europeas que mejoran el marco de presentación y verificación de la información sobre cuestiones medioambientales, sociales y de gobernanza, y se racionalizan las obligaciones de presentación de información corporativa para las empresas.

En esta Ley se modifican los criterios de tamaño de las empresas o grupos de empresas a efectos de información corporativa, y tendría una aplicación escalonada en el tiempo. De esta forma, la obligación de información afecta a:

- Todas las empresas grandes. Cuando el activo supere los 25 M€ y el importe neto de la cifra anual de negocios supere los 50 M€. Distinguiendo dos grupos:
    - Empresas grandes de interés público y entidades dominantes de grupos de interés público, de más de 500 trabajadores en ambos casos. Desde 1 de enero de 2024.
    - Resto de empresas grandes y entidades dominantes de grupos grandes. Desde 1 de enero de 2025.
- PYMES cotizadas (con la excepción de microempresas y de PYMES que coticen en mercados alternativos y de crecimiento). Desde 1 de enero de 2026.
- Tanto las filiales como las sucursales españolas de empresas de terceros países que tengan un volumen de negocio en el territorio de la UE superior a 150 M€. A partir de 1 de enero de 2028.

La Ley de Información Empresarial sobre Sostenibilidad será aplicable a todas las **grandes empresas y grupos de empresas**, y también, **a medianas y pequeñas empresas cotizadas** (excepto microempresas) **y a las filiales o sucursales españolas de empresas de terceros países**, quienes tendrán **la obligación de presentar de manera anual un informe de sostenibilidad**

3.3 Cómo mostrar la RSC: el informe o memoria de sostenibilidad

El informe de sostenibilidad incluye información relativa al impacto que genera la empresa sobre las cuestiones de sostenibilidad, así como información necesaria para comprender cómo afectan factores medioambientales, sociales o los relativos a derechos humanos y gobernanza, en la evolución, resultados y la situación de la empresa o grupo.

3.3.1 Estándar europeo para la elaboración del informe de sostenibilidad

El proyecto de Ley de Información Empresarial sobre Sostenibilidad establece que la elaboración del informe sea conforme a un marco único de presentación para todas las empresas europeas, así como la obligación de presentarlo en un formato electrónico único, que permitirá una mayor comparabilidad de la información de las empresas a nivel europeo.

Este modelo único europeo de informes de sostenibilidad corporativa está siendo elaborado por la consultora EFRAG[6], como asesor técnico de la Comisión Europea para desarrollar el borrador de los estándares europeos de informes de sostenibilidad (ESRS).

5 https://portal.mineco.gob.es/es-es/comunicacion/Paginas/transposicion-directiva-europea-pacto-verde.aspx

6 https://www.efrag.org/en

Respecto al contenido del informe de sostenibilidad, se define que dicho informe contendrá:

- **Modelo de negocio y estrategia:** describirá el modelo de negocio y estrategia de la empresa frente a los riesgos relacionados con la sostenibilidad. También abordará las oportunidades derivadas de estas cuestiones, y presentará planes financieros e inversiones para asegurar la compatibilidad con la transición hacia una economía sostenible y la limitación del calentamiento global a 1,5°C.

- **Objetivos sobre sostenibilidad:** contendrá las metas con horizonte temporal sobre sostenibilidad, con especial atención a los objetivos absolutos de reducción de emisiones para 2030 y 2050. La empresa deberá proporcionar una descripción de los avances realizados hasta la fecha y aportando una declaración sobre los objetivos medioambientales que se basan en pruebas científicas concluyentes.

- **Órganos de administración:** se presentará una descripción detallada de las funciones de los órganos de administración en cuestiones de sostenibilidad, incluyendo sus conocimientos especializados y aptitudes en relación con estas funciones. Se proporcionará información sobre el sistema de incentivos ligado a cuestiones de sostenibilidad ofrecido a los miembros de los órganos de administración.

- **Políticas sobre sostenibilidad:** la empresa detallará de manera específica las políticas de la empresa en relación con las cuestiones de sostenibilidad. Esto abarcará aspectos como la exposición a actividades relacionadas con carbón, petróleo y gas.

- **Procedimiento de diligencia debida:** se deberá presentar el procedimiento de diligencia debida aplicado por la empresa en relación con las cuestiones de sostenibilidad. Esto incluirá el proceso seguido y cualquier medida adoptada para prevenir, mitigar, subsanar o poner fin a los impactos negativos reales o potenciales.

- **Principales riesgos y dependencias:** la empresa describirá los principales riesgos relacionados con las cuestiones de sostenibilidad, así como las posibles oportunidades, incluyendo información sobre las principales dependencias en relación con estas cuestiones.

- **Indicadores**: contendrá los indicadores específicos y pertinentes sobre las distintas cuestiones de sostenibilidad que reflejarán los impactos que realice la entidad.

En el Anexo 1, se identifican las normas para la elaboración de los informes de sostenibilidad (NEIS)[7] que ha marcado la Comisión Europea (en base a las recomendaciones de EFRAG), y que está divulgando el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC).

Además, la verificación independiente del informe de sostenibilidad que ya llevan a cabo las empresas españolas se regula ahora de manera análoga a la auditoría de los estados financieros, es decir, son los Auditores de Cuentas y Verificadores de Información sobre Sostenibilidad, supervisados por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC).

Las sociedades podrán publicar en el Portal de la Responsabilidad Social[8] del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social el informe de sostenibilidad.

7 https://www.icac.gob.es/sostenibilidad/informacionsostenibilidad

8 https://www.mites.gob.es/es/rse/index.htm

3.3.2 Estándar más habitual de informe: Global Reporting Initiative (GRI)

El Global Reporting Iniciative (GRI[9]) es una organización independiente cuyo principal objetivo es elaborar unas directrices de aplicación voluntaria para toda clase de entidades, empresas, fundaciones, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que informen sobre la dimensión económica, social y medioambiental de sus actividades, productos y servicios.

Se ha convertido en el principal estándar internacional que utiliza las mejores prácticas para informar al público general de una variedad de impactos económicos, ambientales y sociales, que permiten la elaboración de los informes de sostenibilidad. Según el estudio del Centro de Gobierno Corporativo de ESADE[10], "*el 90% de las compañías cotizadas españolas utiliza el estándar GRI de reporting en materia de sostenibilidad*".

Los Estándares GRI[11] son un sistema modular de estándares interrelacionados:

- **Estándares universales**, que se aplican a todas las organizaciones, y reportan información general y contextual de la organización, y determinan los aspectos materiales;
- **Estándares sectoriales**, proporcionan información a las organizaciones sobre sus temas potencialmente materiales que se aplican a sectores concretos;
- **Estándares temáticos**, permiten a las organizaciones reportar información específica sobre sus impactos en asuntos particulares en temas económicos, ambientales y sociales que incluyen contenidos pertinentes para un tema determinado.

Estos estándares pueden ser utilizados por cualquier organización para proporcionar una imagen completa y equilibrada de sus impactos más significativos en la economía, el medio ambiente y las personas, incluyendo los derechos humanos, y rendir cuentas ante sus distintos grupos de interés sobre cómo gestiona dichos impactos.

La estructura de la memoria de sostenibilidad basadas en los estándares GRI se conforma en:

- **Contenidos básicos generales**: describen la organización y el proceso de elaboración de la memoria.
    - Estrategia y análisis.
    - Perfil de la organización.
    - Aspectos materiales y cobertura.
    - Participación de los grupos de interés.
    - Perfil de la memoria.
    - Gobierno.
    - Ética e integridad.

9 https://www.globalreporting.org/

10 https://www.esade.edu/faculty-research/es/centro-de-gobierno-corporativo/media/presentacion-estudio-las-comisiones-de-sostenibilidad-de-las

11 https://www.globalreporting.org/how-to-use-the-gri-standards/gri-standards-spanish-translations/

Los aspectos materiales son aquellos que reflejan los efectos económicos, ambientales y sociales significativos de la organización, o bien aquellos que tienen un peso notable en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés.

- Economía.
- Medio ambiente.
- Desempeño social (que incluye las prácticas laborales y trabajo digno, derechos humanos, sociedad, y responsabilidad sobre productos).

- **Contenidos básicos específicos**: facilitan información sobre la gestión de la organización y su desempeño en relación con los Aspectos materiales.
  - Enfoque de gestión.
  - Indicadores.

Es importante destacar que, dentro de los estándares temáticos, existe uno centrado en la seguridad y salud en el trabajo, el **GRI 403**, donde se puede encajar la seguridad vial relacionada con el trabajo.

Este estándar temático GRI 403 se centra en:

- Las condiciones laborales seguras y saludables establecen que se debe realizar prevención tanto de daños físicos como mentales, además de fomentar la salud entre los trabajadores.
- Las empresas tienen que demostrar el compromiso que guardan con la salud y la seguridad de los trabajadores.
- La identificación de los peligros y la evaluación de riesgos, la formación de los trabajadores y la identificación e investigación de incidentes son fundamentales a la hora de preparar, respaldar, hacer funcionar y evaluar los sistemas de gestión de la salud y la seguridad de los trabajadores.
- Las empresas tienen que promover la participación de los trabajadores en la realización, aplicación y evaluación del desempeño de las políticas sobre seguridad y salud en el trabajo, los sistemas de gestión y los programas que se adecúen al tamaño y a las actividades de la empresa.
- Los trabajadores también tendrán que participar en todos los procesos que sean necesarios para poder realizar una planificación, respaldar, hacer funcionar y evaluar de forma continuadas la eficacia de los programas implantados y los sistemas de gestión de seguridad y salud de los empleados.
- Las empresas deberán fomentar la salud de los trabajadores ofreciéndoles servicios de cuidado de la salud o programas y servicios voluntarios de fomento de la salud que pueden ayudar a los trabajadores, por ejemplo, a mejorar su dieta o a dejar de fumar.
- Se espera que los programas y servicios destinados a evitar daños y fomentar la salud de los trabajadores respeten al derecho a la privacidad de los trabajadores.
- Se espera que las empresas no se basen en la participación de los trabajadores en los programas y servicios, ni en los datos sobre la salud que se derivan, para tomar decisiones relativas al empleo de los trabajadores, lo que incluye despidos, degradación, ascenso, promesas, compensación y cualquier otro trato favorable o desfavorable.

Las memorias de sostenibilidad ayudan a las organizaciones a marcarse objetivos, medir el desempeño y gestionar el cambio con el propósito de que sus operaciones sean más sostenibles; y también sirven para comunicar a quienes rodean a la entidad (clientes, accionistas, trabajadores, proveedores, es decir los grupos de interés o stakeholders) el modo en el que la compañía se ha comportado en relación con las prácticas empresariales que buscan la integración voluntaria de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y en las relaciones con sus interlocutores.

Estas memorias deben ser claras, transparentes y accesibles para todos los stakeholders de la empresa, y deben contener información sobre la incidencia de las organizaciones, ya sea ésta positiva o negativa, en el medio ambiente, la sociedad y la economía.

Desde GRI han desarrollado una "*Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad (versión G4)*" que ayuda a los redactores a elaborar las memorias de sostenibilidad en las que se recojan datos útiles sobre las cuestiones más importantes para cada organización relacionadas con la sostenibilidad.

En el Anexo 2 se incluye información descriptiva del esquema definido para la elaboración de la memoria de sostenibilidad basada en los estándares GRI, tanto el genérico como el específico.

3.3.3 Otros estándares para la elaboración de memorias de RSC

Existen otros estándares reconocidos internacionalmente que ofrecen guías y normas para integrar la RSC dentro de los negocios de las empresas, y así poder presentar los informes de sostenibilidad y RSC:

- **ISO 26000 sobre Responsabilidad Social**[12]: es una guía con recomendaciones y orientaciones en torno a la RSC, identificando siete materias: gobernanza, derechos humanos, prácticas laborales, medioambiente, prácticas justa de operación, asuntos de consumidores, y participación activa y desarrollo de la comunidad.
- **SA 8000**[13]: norma internacional para la responsabilidad social de carácter voluntario, que se centra en: trabajo infantil, trabajo forzado, seguridad y salud , libertad de asociación, derecho de intercambio colectivo, discriminación, prácticas disciplinarias, horas de trabajo, remuneración, y sistemas de gestión.
- **UNE**[14] **165010 EX** "Ética. Sistema de gestión de la responsabilidad social en la empresa": es una guía con criterios para el mejor ejercicio de la responsabilidad social de la empresa, realizada en línea con la ISO 26000.
- **Modelo de excelencia EFQM**[15]: marco de trabajo no prescriptivo basado en nueve criterios, que pueden utilizarse para evaluar el progreso de una organización hacia la excelencia.

Adicionalmente, se ha impulsado (aún se encuentra en proceso de elaboración) un FIA Road Safety Index[16] - Índice de Seguridad Vial de la FIA (Federation Internationales

12 ISO - ISO 26000 — Social responsibility
13 sa-intl.org
14 AENOR: la marca que crea confianza entre personas y empresas
15 Organisational Change Management - EFQM
16 https://www.fia.com/fr/node/47026

de l´Automobile) apoyado por la OMS (Organización Mundial de la Salud) y la ITF (International Transport Forum), que tiene como objetivo aumentar el conocimiento de las empresas y organizaciones sobre el impacto de sus operaciones en la seguridad vial y ayudarles a informar sobre sus ambiciones, acciones y resultados.

Con el Índice de Seguridad Vial de la FIA, las organizaciones y empresas pueden medir su huella de seguridad, tal como lo hacen con su huella de carbono. Asimismo, esta huella de seguridad se puede utilizar como base para establecer objetivos y formular estrategias, y como una cifra clave para incluir en su informe de sostenibilidad.

El índice ofrece un enfoque sistemático para identificar, medir y realizar un seguimiento de los resultados de seguridad vial desde la perspectiva de la cadena de valor, y estimular a las organizaciones a lograr la mejora continua y la evaluación comparativa de su propio desempeño. Se incluye más información sobre este índice en el Anexo 3. Índice de Seguridad Vial de la FIA.

Previsiblemente este índice de seguridad vial se acompañará de un Marco de evaluación de la seguridad vial de la Responsabilidad Social Corporativa, que se encuentra en proceso de elaboración y pendiente de su aprobación, que permitirá analizar el nivel de implementación de medidas de seguridad vial en las empresas dentro de sus procesos empresariales (en la seguridad y salud en el trabajo de los empleados, en la adquisición de bienes y servicios a proveedores, y en la entrega de bienes y servicios a los clientes), basados en normas y directrices ya existentes (como ISO, OIT, GRI, OHSAS, NCAP, ILO DWRS, FIA RSI…)

3.3.4 Comparativa entre las normas europeas y los estándares GRI

A finales de 2023 se ha firmado un Memorándum de Entendimiento[17] entre EFRAG (grupo consultivo, propuesto por la Comisión Europa, encargado de elaborar las normas de sostenibilidad a nivel europeo) y GRI (organismo independiente que ha definido las normas internacionales sobre el impacto de las empresas en el medio ambiente y en los derechos sociales y humanos).

En este acuerdo, ambos organismos reiteraron su deseo de trabajar juntos en el futuro de las normas dentro de la UE y de garantizar un alto nivel de interoperabilidad entre ellas, con el fin de evitar la doble presentación de informes por parte de las empresas a escala internacional.

Han identificado siete áreas de cooperación, puesto que ambas normas tienen un contenido similar aunque una estructura diferente, lo cual ha implicado la generación de herramientas de interoperabilidad, como el índice de interoperabilidad y una tabla de concordancias.

17 https://www.efrag.org/en/sustainability-reporting/esrs-workstreams/interoperability

Este índice de interoperabilidad presenta, en forma de tabla, las obligaciones de información comunes al EFRAG y al GRI. La tabla de concordancias detallará la interoperabilidad de cada uno de los puntos de datos y permitirá transmitirlos en formato digital (mediante un sistema de etiquetado digital). Ambos elementos constituirán la base de la colaboración técnica para crear una taxonomía digital común, que permita que las dos normas sean totalmente reversibles.

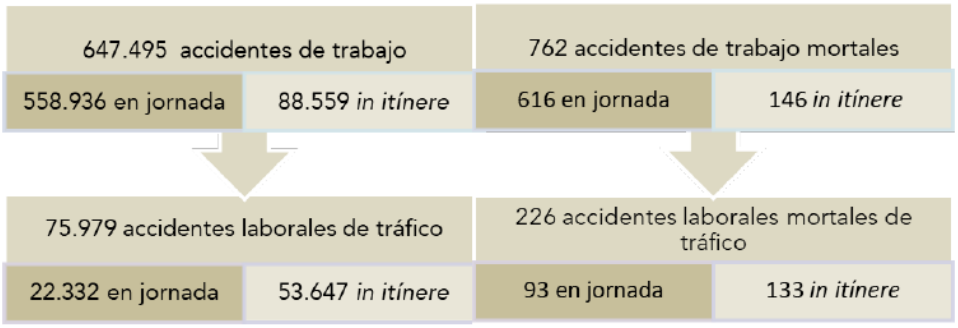
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	3-3 Management of material topics	**ESRS S1** S1-1 §17; §20 (c); S1-2 §27; S1-4 §38; §39; §AR 40 (a); S1-5 §44; §47 (b) and (c); **ESRS S2** §11 (c); S2-1 §14; §17 (c); S2-2 §22; S2-4 §32; §33 (a) and (b); §36; §AR 33; §AR 36 (a); S2-5 §39, §42 (b) and (c)		
	403-1 Occupational health and safety management system *(403-1-a)*	**ESRS S1** S1-1 §23	(1a)	GRI 403-1-a requires reporting the legal requirements and management system standards on which the system is based. This information is not required in ESRS as this is regulated within the European Union.
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation *(403-2-b)*	**ESRS S1** S1-3 §32 (b) and §33		
	403-3 Occupational health services	'Health and safety' and 'Training and skills development' are sustainability matters for S1 covered by ESRS 1 §AR 16. Hence this GRI disclosure is covered by MDR-P, MDR-A, MDR-T, and/or as an entity-specific metric to be disclosed according to ESRS 1 §11 and pursuant to MDR-M.	(2b)	
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety			
	403-5 Worker training on occupational health and safety			
	403-6 Promotion of worker health	'Social protection' is a sustainability matter for S1 covered by ESRS 1 §AR 16. Hence this GRI disclosure is covered by MDR-P, MDR-A, MDR-T, and/or as an entity-specific metric to be disclosed according to ESRS 1 §11 and pursuant to MDR-M.	(2b)	

4

LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA RSC

4.1 Qué es la seguridad vial en el ámbito laboral

Conforme a los datos publicados por el Ministerio de Trabajo, en su Anuario Estadístico de Accidentes[18], del total de los 647.495 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en el año 2023 en España, 75.979 fueron accidentes laborales de tráfico (ALT), que representan un 11,7 % del total de accidentes de trabajo.



Fuente: Elaboración del INSST a partir del Fichero de microdatos de accidentes de trabajo 2023. MITES.

Distribución de los accidentes de trabajo según tipo de accidente

De total de accidentes laborales de tráfico, un 60,6 % fueron accidentes in itinere, es decir, se produjeron en los desplazamientos desde / hacia el centro de trabajo.

En cuanto a la gravedad, se observa que, a medida que aumenta la gravedad de los accidentes, mayor es el porcentaje de accidentes de trabajo que están relacionados con el tráfico. En el caso de los accidentes leves, el peso porcentual del ALT es del 11,6%, para los accidentes graves supone el 21,9% y en mortales constituye el 29,7%.

18 Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST): Informe de accidentes laborales de tráfico 2023.

ALT	Leves		Graves		Mortales		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
No	567.128	88,4	3.852	78,1	536	70,3	571.516	88,3
Sí	74.675	11,6	1.078	21,9	226	29,7	75.979	11,7
Total	641.803	100	4.930	100	762	100	647.495	100

Fuente: Elaboración del INSST a partir del Fichero de microdatos de accidentes de trabajo 2023. MITES.

Distribución de los accidentes de trabajo según gravedad

De manera que los accidentes viales laborales, sobre todo los accidentes in itinere, se han convertido en una de las principales causas de accidente laboral, lo cual tiene una gran repercusión económica en la empresa, pero también consecuencias sociales en los propios empleados.

Esto supone para la empresa una oportunidad de realizar programas y actuaciones asociadas a la seguridad vial laboral, dentro de sus políticas de RSC, con el objetivo final de reducir el número de víctimas mortales y de heridos grave en las carreteras.

Se considera seguridad vial laboral "las medidas y estrategias implementadas para prevenir accidentes de tráfico relacionados con el trabajo. Esto incluye tanto los desplazamientos in itinere (de casa al trabajo y viceversa) como los desplazamientos en misión (durante la jornada laboral)", según el INSST (Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo).

4.2 Por qué es importante la seguridad vial laboral en la RSC

El compromiso medioambiental, social y el servicio a la comunidad local son aspectos plenamente asumidos por muchas empresas, ya sean grandes o pymes, dentro de las acciones de RSC. Sin embargo, la siniestralidad vial que se produce en nuestro país no suele ser uno de los problemas sociales en los cuales las empresas centran su atención en las políticas de RSC[19], pese a que los datos anteriores muestran la gran incidencia que la siniestralidad vial laboral tiene en la gestión empresarial.

Además, estos datos de siniestralidad vial, unidos al modelo actual de movilidad, están afectando de manera negativa en otros aspectos de la salud, calidad y bienestar de las personas trabajadoras, como son las dificultades para conciliar la vida laboral y personal, el tiempo dedicado a los desplazamientos, la falta de actividad física y sedentarismo, el aumento de las emisiones contaminantes o bien el ruido y congestión del tráfico diario.

En concreto, la 3ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial[20], en su informe "*Salvar vidas más allá de 2020: próximos pasos*" destacó la importancia de la integración de la actividad de seguridad vial en la formulación de políticas y estrategias de las organizaciones. Dentro de las nueve recomendaciones propuestas, se identificaron algunas de ellas con relación directa a la reducción de la siniestralidad vial:

- **Recomendación nº 1: Prácticas e informes sostenibles**

19 Fundación CEA y la Cátedra RSC de la Universidad de Alcalá (2011): La seguridad vial en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa

20 Organización Mundial de la Salud (2022): Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial – Recomendaciones del grupo de expertos académicos

Se propone que, dentro de las memorias de RSC, se incluya información pública acerca de las acciones realizadas sobre seguridad vial y el impacto que han generado. Estas medidas pueden ser de carácter interno (como las políticas de seguridad y salud de los empleados o las prácticas de gestión asociadas a los principios de Sistema Seguro), como las externo (tales como las políticas y procesos con proveedores, distribuidores, clientes y terceros de la cadena de valor de producción y distribución de la empresa). En todo caso, siempre es importante tener en cuenta la cadena de valor completa, la cual difiere en función del sector de actividad.

- **Recomendación nº 2: Contratación**

Se propone que se priorice un enfoque de seguridad vial en todas las decisiones empresariales (contrataciones, inversiones, operaciones…). En concreto, se podrían centrar en la especificación de seguridad vial en la contratación de vehículos para la flota y servicios de transporte; en los requisitos de capacitación de los conductores implicados en los servicios de transporte contratados; en las normas de conducción segura para la planificación de las operaciones de conducción contratada; en la planificación de las rutas con un buen diseño vial; en la contratación de empresas que demuestren niveles de mayor seguridad en su flota respecto a las colisiones y las sanciones de tráfico; en los requisitos de seguridad en las inversiones de infraestructura viaria; y en las políticas que incentiven la operación segura del tránsito público y vehículos comerciales.

- **Recomendación nº 6: Vehículos seguros en el mundo**

Se plantea que las empresas diseñen, compren o utilicen vehículos con los niveles de desempeño de seguridad más altos posibles, como los compradores de flotas para empresas que adquieran vehículos (ya sea nuevos o de segunda mano) con los niveles de seguridad más altos que se puedan; que se incentive a las empresas para el uso de vehículos más seguros en base a la calificación NCAP; aumentar la tecnología de seguridad en camiones pesados, en vehículos de dos ruedas, y en autobuses para traslado de personas.

- **Recomendación nº 7: Exceso de velocidad cero**

Se expone que las empresas tengan tolerancia cero con el exceso de velocidad; como por ejemplo los propietarios de flotas en sus operaciones de transporte con sus propios empleados o conductores externos; concienciación sobre los riesgos asociados al exceso de velocidad; diseño de rutas que favorezcan que los conductores viajen a las velocidades adecuadas sin perjudicar los periodos de tiempo de trabajo; incorporar tecnologías en los vehículos que detecten los límites de velocidad, impidiendo velocidades más altas o proporcionando advertencias cuando se exceda el límite; incorporación del cumplimiento de las velocidades como requisito previo contractual en contrataciones corporativas de los proveedores de bienes y servicios.

- **Recomendación nº 9: Tecnología**

Se expresa la importancia de incentivar el desarrollo, aplicación e implementación de tecnologías que mejoren aspectos de seguridad vial; como la provisión de altos niveles de equipos de seguridad para los vehículos de las flotas corporativas; utilizar tecnologías para la planificación de rutas seguras y sostenibles en las operaciones; las tecnologías de comunicaciones reducen la necesidad de viajes para reuniones; la mejora de la logística para hacer un envío eficiente y seguro de productos y materiales.

En el año 2025, se ha celebrado en Marrakech la 4ª Conferencia Ministerial[21] Mundial de Seguridad Vial, en la cual se ha presentado el informe *"Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps"* encargado por

21 https://www.roadsafetymorocco.com/

la Administración sueca de Transportes al Grupo de Expertos Académicos, dirigido a la segunda mitad del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Este informe analiza los datos del *"Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023"* de la OMS[22] se estima que, en 2021, las muertes por accidentes de tráfico alcanzaron aproximadamente 1,19 millones, lo que supone una reducción del 5% desde 2010. A pesar de ser un dato positivo, no está en la senda de alcanzar el objetivo definido para el Segundo Decenio[23] ni en los Objetivos de Desarrollo Sostenible[24] (ODS 3.6), que pretenden reducir en un 50% el número de víctimas mortales y heridos grave en accidentes de tráfico para 2030.

En las últimas décadas, los enfoques para mejorar la seguridad vial se han centrado principalmente en las funciones gubernamentales de regulación, apoyo financiero, educación y aplicación de las normas, en su mayoría dirigidas a los usuarios de las carreteras. Sin embargo, los expertos han considerado que los gobiernos, por sí solos, no podrán lograr la escala de cambio que se necesita, y que se debe ampliar a toda la gama de organizaciones, gubernamentales y no gubernamentales.

En concreto, se han centrado en las organizaciones de todo tipo dado que los siniestros viarios laborales representan al menos un tercio de todas las muertes en carretera a nivel mundial, lo que supone aproximadamente unas 400.000 muertes anuales relacionadas con el transporte por motivos laborales (considerando las muertes en las que al menos una de las personas implicadas en el accidente estaba trabajando, incluyendo a las víctimas de los siniestros donde el vehículo implicado era utilizado para fines laborales, y excluyendo los desplazamientos in itinere).

Por ello, las recomendaciones presentadas en este nuevo informe se centran en la responsabilidad de las organizaciones en la mejora de la seguridad vial como parte de sus obligaciones, que trascienden más allá de sus propias instalaciones, y por su mayor alcance aprovechando sus cadenas de valor:

- **Recomendación 1: Integrar la seguridad vial en las normas y buenas prácticas de la seguridad laboral**

Se propone incorporar la seguridad vial en la gestión sistemática de su entorno laboral, como lo exige la legislación de seguridad y salud en el trabajo, mediante el cumplimiento de la normativa y las mejores prácticas, la implementación de actividades de prevención en toda la estructura organizativa, y la medición y la notificación de los incidentes de seguridad aplicando sanciones por no tomar las precauciones adecuadas.

- **Recomendación 2: Gobiernos y ciudades marcan el ejemplo**

Los gobiernos nacionales y municipales deben utilizar su influencia sobre las organizaciones como líderes y modelos a seguir, por su poder como grandes empleadores y compradores de bienes y servicios, así como su autoridad como reguladores y encargados de hacer cumplir la ley.

- **Recomendación 3: La seguridad vial en las decisiones financieras**

Los agentes financieros (banca, inversores, compañías de seguros, y auditoría) deberían exigir que las empresas aborden la seguridad vial en sus cadenas de valor (dentro de los factores ESG) como condición

22 Organización Mundial de la Salud. (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023

23 https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030

24 https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/

para participar en los proyectos financieros, así como solicitar la presentación de informes sobre la huella de seguridad en toda la cadena de valor de la organización.

- **Recomendación 4: Máximos niveles de seguridad en la cadena de valor organizativa**

Se recomienda incrementar los niveles de seguridad en toda la cadena de valor de la organización, alcanzando como norma mínima la implantación de un sistema de gestión de la seguridad (como la ISO 45001 u ISO 39001), adquiriendo bienes y ofreciendo servicios que incorporen las máximas prestaciones de seguridad en todas las operaciones de su cadena de valor, responsabilizándose de factores como la velocidad, la capacidad de conducción, el uso de equipos de protección adecuados y la selección de rutas de sus empleados a través de tecnologías de seguridad en los vehículos, así como informando sobre el impacto, objetivos, acciones y resultados en materia de seguridad.

- **Recomendación 5: La organización adopta una cultura de la seguridad**

Se propone la adopción de una mentalidad en la organización basada en la cultura de la seguridad, la cual trasciende del cumplimiento de normas, sino que debe promover el principio de "seguridad ante todo", creando un entorno de trabajo lo más seguro posible y libre para reportar riesgos de seguridad por los empleados, que serán investigados y corregidos con el compromiso de la alta dirección.

- **Recomendación 6: El sector de la automoción respalda altos niveles de seguridad en los vehículos**

El sector automoción, tanto fabricantes de vehículos como de equipos tecnológicos, apoyan la incorporación de los más altos niveles de seguridad en los vehículos de uso comercial y de flotas de las organizaciones, acompañados de información sobre los resultados de las pruebas de verificación de la seguridad por programas independientes.

4.3 Cómo incorporar la seguridad vial en la RSC: la memoria GRI

Teniendo en cuenta el estado actual de elaboración y desarrollo del estándar europeo para la elaboración de los informes de sostenibilidad de la Comisión Europea, que aún no se ha finalizado ni aprobado por los Estados miembros, se va a tomar como referencia la memoria de sostenibilidad GRI por su mayor implantación en las empresas como modelo para concretar aquellos ámbitos donde se podrían incorporar medidas de seguridad vial en el trabajo dentro del marco de la responsabilidad social corporativa.

La estructura de la memoria de sostenibilidad, en base al estándar GRI, se conforma en:

- **Contenidos básicos generales**: relativos a la estrategia, el análisis del perfil de la organización, la participación de los grupos de interés, el gobierno, la ética y la integridad de la organización, junto con las consecuencias de su desempeño económico, ambiental, social y de gobierno (aspectos materiales).
- **Contenidos básicos específicos**: describe el desempeño de los aspectos materiales de un modo más detallado a través del enfoque de gestión, que se plasma por medio de los indicadores relacionados con los aspectos materiales.

De manera que, dentro de los "Contenidos básicos generales", se encuentran los "Aspectos materiales", que son aquellos elementos más vinculados con el negocio de la organización, que generan mayor impacto (ambiental y social) en el entorno de la entidad, y que suponen un peso importante en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés.

Es en este apartado de "Aspectos materiales", donde se podrían encuadrar las medidas de seguridad vial en el funcionamiento y gestión de la empresa, ya que los aspectos materiales reflejan los efectos económicos, ambientales y sociales significativos de las actividades de la organización.

Los "Aspectos materiales" se centran en las categorías de Economía, Medio ambiente y Desempeño social; y dentro de estas categorías, se definen los aspectos materiales relacionados con la temática.

De todos los aspectos materiales, se han seleccionado aquellos acordes con el objetivo final de la seguridad vial que contribuyan a la reducción de la siniestralidad viaria de los trabajadores de la empresa (y su cadena de suministro). Además, estas medidas tendrán su reflejo en la apuesta de la organización por la seguridad vial dentro de los apartados de "Estrategia y análisis" y en la "Participación de los grupos de interés".

A continuación, se muestran las "Categorías" y "Aspectos materiales" que se han considerado más relevantes para incorporar la seguridad vial. En concreto, se ha centrado sobre todo en la categoría "Desempeño social" y en los aspectos de "Prácticas laborales y trabajo digno" y de "Responsabilidad sobre productos" por su relación directa con la seguridad vial laboral.

CATEGORÍAS	ASPECTOS MATERIALES
ECONOMÍA	• Desempeño económico • Consecuencias económicas indirectas • Prácticas de adquisición
MEDIO AMBIENTE	• Transporte • Evaluación ambiental de los proveedores
DESEMPEÑO SOCIAL	• Prácticas laborales y trabajo digno - relaciones entre los trabajadores y la dirección - seguridad y salud en el trabajo - capacitación y educación - evaluación de las prácticas laborales de proveedores • Derechos humanos - evaluación de proveedores en derechos humanos • Sociedad - comunidades locales - política pública - evaluación del impacto social de los proveedores • Responsabilidad sobre productos - seguridad y salud de los clientes - etiquetado de los productos y servicios

Esto supone que, de los 46 aspectos materiales en las 3 categorías que compone el índice de la memoria de sostenibilidad GRI, se han seleccionado 15 aspectos materiales como susceptibles para integrar y plantear las medidas de seguridad vial consideradas dentro de la estrategia de la RSC de la organización.

A continuación, en los siguientes apartados se desgranan cada una de las tres categorías con los aspectos materiales seleccionados, en los cuales se podrían enmarcar las medidas de seguridad vial centradas en la reducción de la siniestralidad viaria laboral. Para cada una de estas categorías y cada uno de los aspectos, se ha incluido una breve descripción del ámbito concreto en el que se centra la actuación.

4.3.1 Categoría de Economía

La categoría de "Economía" está relacionada con el impacto de las organizaciones en la situación económica de los grupos de interés y en los sistemas económicos locales, nacionales e internacionales.

Dentro de esta categoría, algunos de sus aspectos están más cercanos al objetivo de contribuir a la reducción de la siniestralidad viaria laboral a través de la puesta en marcha de medidas de seguridad vial. A continuación, se detallan estos aspectos concretos:

Desempeño económico: la forma en que la organización ha creado riqueza para sus grupos de interés, y está relacionado con:

- Valor económico directo generado y distribuido: se incluyen las donaciones voluntarias e inversiones cuyos beneficiarios no pertenecen a la organización ni son objetivos mercantiles de la empresa.
- Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno: se refiere a las subvenciones, ayudas a la inversión, incentivos financieros o premios con dotación económica recibidos por la organización de cualquier ente gubernamental en relación con cualquier operación.

Posibles medidas: Pág. 31

Consecuencias económicas indirectas: los impactos económicos indirectos a nivel nacional, regional y local generados por las inversiones significativas en infraestructuras y servicios de apoyo demandados por la comunidad, y está relacionado con:

- Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios: se podrían incluir el desarrollo de conexiones de transporte, suministro de agua y electricidad, equipamientos sociales comunitarios, centros deportivos, centros de salud y asistencia social, etc.
- Impactos económicos indirectos significativos: papel de la organización como partícipe o agente del cambio socioeconómico en su entorno, como por ejemplo, cambios en la productividad de empresas, sectores o de la economía; desarrollo económico de zonas muy pobres; impacto económico de la mejora o el deterioro de las condiciones sociales o ambientales; disponibilidad de productos y servicios para las personas con rentas bajas; promoción de capacidades o conocimientos en una comunidad profesional o una zona geográfica; impacto económico del uso de determinados productos y servicios.

Posibles medidas: Pág.33

Prácticas de adquisición: apoyar a las empresas locales a través de la cadena de proveedores de la organización, mediante políticas para elegir a los proveedores locales, realizar un seguimiento del origen de las materias primas y los insumos de producción, o promover la inclusión económica y social en la selección de los proveedores.

Posibles medidas: Pág.35

4.3.2 Categoría de Medio ambiente

La categoría de "Medio ambiente" aborda los impactos relacionados con los insumos (energía y agua, por ejemplo) y los productos (emisiones, efluentes y desechos). Asimismo, aborda aspectos como la biodiversidad, el transporte y la repercusión de productos y servicios, además de la conformidad y el gasto en materia ambiental.

De todos los aspectos dentro de esta categoría, se detalla a continuación aquellos considerados que mejor se ajustan al objeto de contribuir a reducir la siniestralidad viaria laboral a través de la puesta en marcha de medidas de seguridad vial:

Transporte: impacto ambiental (consumos, emisiones, residuos y ruido generado) del transporte de productos, bienes, y materiales con fines logísticos, así como del transporte de los empleados de la organización.

Posibles medidas: Pág.38

Evaluación ambiental de los proveedores: examinar, seleccionar o contratar a los nuevos proveedores y sus productos y servicios (o la actual cadena de suministros) a partir de criterios ambientales.

Posibles medidas: Pág.40

4.3.3 Categoría de Desempeño social

La categoría de "Desempeño social" está relacionada con la repercusión de las actividades de una organización en los sistemas sociales en los que opera, considerando varias subcategorías (prácticas laborales y trabajo digno; derechos humanos; sociedad; y responsabilidad sobre productos).

A continuación, se describen aquellos aspectos que están más cercanos al objetivo de mejorar o reducir la siniestralidad viaria laboral a través de la puesta en marcha de medidas de seguridad vial:

PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO

Relaciones entre los trabajadores y la dirección: si la organización tiene planteado de forma estructurada dialogar sobre los cambios organizativos significativos y contar con los empleados y sus representantes para la negociación y aplicación de los mismos (que pueden tener consecuencias positivas o negativas para los trabajadores).

Posibles medidas: Pág.43

Seguridad y salud en el trabajo: se centra en la aplicación de programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves relacionadas con el trabajo. En concreto, está relacionado con:

- Trabajadores representados en comités formales de seguridad y salud : estos comités es una forma de involucrar a los trabajadores en la mejora de la seguridad y la salud en el puesto de trabajo, ayudando a vigilar, recoger impresiones y orientar los programas de seguridad en el trabajo.
- Seguimiento de los incidentes de seguridad y salud : conocer las lesiones, los accidentes con lesiones, las enfermedades profesionales, el absentismo y las víctimas mortales relacionadas con el trabajo en el conjunto de los trabajadores (es decir, los empleados y los trabajadores externos) y los contratistas independientes que trabajan in situ en el entorno de trabajo de la organización.
- Trabajadores cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevado de enfermedad: la prevención tiene especial relevancia para las organizaciones que trabajan en países con alto riesgo o incidencia de enfermedades contagiosas, o en las que hay ocupaciones con una alta incidencia de enfermedades específicas.

- Asuntos de seguridad y salud cubiertos en acuerdos formales con los sindicatos: estos acuerdos promueven una cultura positiva de seguridad y salud con la asunción de responsabilidades por ambas partes (la empresa, y los sindicatos y trabajadores), abordando temas como: los equipos de protección personal; los comités de seguridad y salud conjuntos; la participación de representantes de los trabajadores en las inspecciones o auditorías de accidentes relacionadas con la salud y la seguridad; la capacitación y educación; los mecanismos de reclamación; el derecho a negarse a realizar trabajos peligrosos; mecanismos para resolver los problemas, entre otros.

Posibles medidas: Pág. 44

Capacitación y educación: mantener y mejorar el capital humano mediante el acceso a oportunidades de formación orientada a ampliar la base de conocimientos, contribuir al progreso en otras áreas de desempeño y motivar el progreso personal de los empleados. En concreto, está relacionado con:

- Capacitación de los empleados: promover el desarrollo del conocimiento y la adquisición de las competencias que los empleados deben dotarse en un entorno laboral cambiante a través de cursos de capacitación interna, apoyo económico a los programas de capacitación externa, concesión de periodos para formarse con posibilidad de reincorporarse al trabajo, etc.

- Empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional: evaluar el rendimiento de los trabajadores respecto a objetivos ayuda al desarrollo personal de los individuos y contribuye tanto a la gestión de habilidades como al desarrollo del capital humano dentro de la organización.

Posibles medidas: Pág. 52

Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores: consiste en examinar a los nuevos proveedores a partir de criterios relativos a las prácticas laborales (empleo, seguridad y salud , incidentes laborales, horarios de trabajo, etc.), y los incentivos y las recompensas que se ofrecen a los proveedores para prevenir, mitigar y restaurar los impactos negativos, reales y potenciales, de las prácticas laborales en la cadena de suministro.

Posibles medidas: Pág. 56

DERECHOS HUMANOS

Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos: plantear criterios sobre derechos humanos (discriminación, trabajo forzoso, libertad de asociación y negociación colectiva) que se pueden utilizar para examinar a los nuevos proveedores o para evaluar las medidas previstas para prevenir, mitigar y restaurar los impactos negativos que ha provocado o ha contribuido con sus actividades, productos o servicios en virtud de su relación con un proveedor o su cadena de suministro

Posibles medidas: Pág. 57

SOCIEDAD

Comunidades locales: implantar programas de desarrollo de las comunidades locales basados en sus necesidades, evaluaciones de impactos ambientales y sociales, publicación de sus resultados, planes de participación de los grupos de interés, procesos y comités de consulta amplios de la comunidad local en

los que participen los grupos vulnerables, órganos de representación de empleados para que gestionen los impactos, procesos formales de reclamación desde las comunidades locales, entre otros.

Política pública: participación de la organización en su conjunto en determinadas causas políticas que son respaldadas por la propia entidad, garantizando la integridad y la transparencia en sus contribuciones, en sus actividades y sus relaciones.

Posibles medidas: Pág. 58

Evaluación de la repercusión social de los proveedores: el modo en que la organización identifica y prioriza a los proveedores para la evaluación de los impactos en la sociedad, y las medidas se han adoptado para abordar los impactos sociales negativos significativos, reales y potenciales, en la cadena de suministro.

Posibles medidas: Pág. 67

RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS

Seguridad y salud de los clientes: abordar la salud y la seguridad a lo largo del ciclo de vida de un producto o servicio para que cumplan las funciones previstas de forma satisfactoria y que no suponga un riesgo para los clientes, promoviendo mejoras en su evolución.

Posibles medidas: Pág. 68

Etiquetado de los productos y servicios: prácticas dirigidas a evaluar y mantener la satisfacción de los clientes.

- Procedimientos relativos a la información y el etiquetado de los productos y servicios: facilitar la información y el etiquetado adecuado que está directamente relacionado con el cumplimiento de normativas y códigos, con las estrategias de marca y la diferenciación en el mercado. Esta información puede ser sobre el origen de los componentes del producto o servicio; sobre las sustancias que pueden tener cierto impacto ambiental o social; sobre las instrucciones de seguridad del producto o servicio; o la eliminación del producto e impacto ambiental o social.
- Encuestas para medir la satisfacción de los clientes: la satisfacción de los clientes indica en qué medida la organización presta atención a sus necesidades y preferencias, y ofrece información interna sobre el modo en que la organización plantea su relación con un grupo objetivo (los clientes).
- Comunicaciones de mercadotecnia: mecanismos para vigilar el compromiso con los grupos de interés en los ámbitos de prohibición de productos en determinados mercados y los cuestionados por los grupos de interés u objeto de debate público, y cómo se ha respondido a las dudas sobre estos productos.

Posibles medidas: Pág. 69

5

POSIBLES MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL A INCORPORAR EN LA MEMORIA GRI

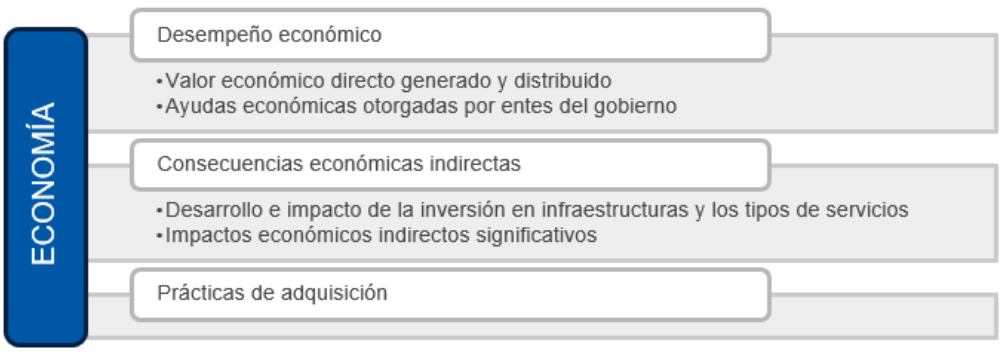
En este capítulo se detallan las medidas de seguridad vial que podrían encajar en la estrategia de la responsabilidad social corporativa de las empresas que apuestan firmemente por la mejora de la salud y la seguridad de sus trabajadores y su entorno laboral en el ámbito viario. Además, se incorpora, en la medida de lo posible, casos prácticos de aplicación de empresas que ya hayan implantado esta medida en cuestión para que sirva como referencia para otras entidades.

Casos prácticos de aplicación de empresas:

Caso 1 Alojamiento para familiares de personas hospitalizadas por accidentes de tráfico – ILUNION HOTELS 31
Caso 2 Red Internacional de Cátedras de investigación - ABERTIS 31
Caso 3 Participación en el programa MOVES Flotas – SEUR 32
Caso 4 Propuesta de creación del carril bus en la A-1 – MERLIN PROPERTIES 33
Caso 5 Programa de Responsabilidad Vial Corporativa - RACE 34
Caso 6 Talleres de seguridad vial y movilidad segura ofrecidos por voluntarios -ADECCO 35
Caso 7 Fomento de la cadena de suministro responsable - FERROVIAL 37
Caso 8 Optimización de la cadena logística - MERCADONA 38
Caso 9 Incorporación de sistema de cámaras inteligentes y dispositivos alcolock en la flota de autobuses - ALSA 39
Caso 10 Programa de mantenimiento preventivo de las flotas de vehículos - LEASEPLAN 40
Caso 11 Modelo de evaluación de proveedores en materia de sostenibilidad - IBERDROLA 41
Caso 12 Implantación de un programa para mejorar la movilidad y reducir riesgos viales laborales – ACCIONA 43
Caso 13 Acciones de comunicación sobre seguridad vial hacia los empleados y sociedad - BP 45
Caso 14 Implantación de un proceso de identificación, investigación y evaluación de riesgos e incidentes - IBERDROLA 47
Caso 15 Implantación de un programa de cultura de la seguridad - BOEHRINGER INGELHEIM ESPAÑA 48
Caso 16 Incorporación de herramientas y servicios para gestión de flotas - MICHELIN 49

Caso 17 Creación de un pack de seguro específico para vehículos equipados con ADAS - ARVAL RENTING 50
Caso 18 2° edición del Plan de movilidad empresarial - COSENTINO 51
Caso 19 Simulador de conducción para nuevos empleados y reciclaje de trabajadores - ALSA 53
Caso 20 Plataforma de formación online para empresas y empleados – FUNDACIÓN MAPFRE 54
Caso 21 Actividad "vuelve a la autoescuela" para reciclaje de conocimientos y revisión de malas prácticas para el equipo comercial - DANONE 55
Caso 22 Extensión del compromiso de prevención y seguridad de la empresa a la cadena de suministro – ACCIONA ENERGÍA 56
Caso 23 Sistema de calificación de los proveedores -ENDESA 58
Caso 24 Campañas de sensibilización sobre seguridad vial para la infancia y los jóvenes – MUTUA MADRILEÑA 59
Caso 25 Acuerdo con UNICEF para la mejora de la seguridad vial en países terceros - ABERTIS 60
Caso 26 Participación en el Día Mundial de las víctimas de tráfico y en la Semana Europea de la Movilidad - RENAULT 61
Caso 27 Implantación de la certificación ISO 39001 – TRANSPORTE LASARTE 62
Caso 28 Enlace nacional a la Carta Europea de la Seguridad Vial - FUNDACIÓN MAPFRE /FESVIAL 63
Caso 29 Galardón por su participación en el Proyecto Circula de Cantabria - COPSESA 64
Caso 30 Galardón en la categoría "Seguridad vial laboral "en los Premios Ponle Freno - ELSAMEX GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS 65
Caso 31 Creación de los Premios a las mejores prácticas preventivas - ASEPEYO 66
Caso 32 Programa y Política de Diversidad de Proveedores - SECURITAS DIRECT 68
Caso 33 Cursos de conducción segura para los clientes - ARVAL RENTING 69
Caso 34 Campaña que recompensa la conducción segura y eficiente de los asegurados - AXA SEGUROS 70
Caso 35 Estrategia de Sostenibilidad enfocada en la seguridad vial como uno de sus ejes prioritarios - ABERTIS 71

5.1 Medidas de seguridad vial en la categoría de Economía



5.1.1 Desempeño económico:

5.1.1.1 Valor económico directo generado y distribuido

Apoyo a través de donaciones económicas o contribuciones en especie (colaboraciones en eventos, ayuda psicológica, apoyo logístico, etc.) a las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, a las fundaciones y hospitales que realizan tratamientos, así como a las propias víctimas graves y sus familiares en los casos de accidente de circulación laboral.

Caso 1 Alojamiento para familiares de personas hospitalizadas por accidentes de tráfico – ILUNION HOTELS

Ilunion Hotels (del grupo ONCE) ha puesto sus alojamientos en Madrid y Zaragoza en condiciones preferentes a disposición de los familiares de aquellas personas que hayan sido hospitalizadas por accidentes de tráfico y que tengan que desplazarse fuera de la provincia en la que se encuentre su lugar de residencia oficial por este motivo médico.

Además, dentro de su política de responsabilidad social empresarial, la cadena hotelera impulsa la inclusión sociolaboral de las personas con discapacidad sobrevenida a causa de un siniestro vial, apoyando la incorporación a la plantilla de este colectivo, que alcanza más de un 20% de personas con discapacidad en los hoteles del grupo.

Por ello ha firmado un acuerdo de colaboración con la Fundación A Víctimas de Tráfico para poner en marcha estas iniciativas, con el objetivo de apoyar a las víctimas de un siniestro en las carreteras para que retorne a su proyecto vital de la manera más rápida posible.

Fuente: Portal Once - Ilunion

Contribución económica a la financiación de investigación (ya sea básica o aplicada) por medio de la creación de cátedras, la puesta en marcha de becas de investigación o el lanzamiento de premios nacionales o internacionales en temáticas relacionadas con la seguridad vial, a través de colaboraciones con universidades públicas o privadas, o bien centros de investigación especializados.

Caso 2 Red Internacional de Cátedras de investigación - ABERTIS

Abertis y la Fundación Abertis vienen impulsando desde 2003 la creación de diferentes Cátedras en colaboración con reconocidas universidades e instituciones académicas nacionales e internacionales.

La Red Internacional de Cátedras Abertis está formada por seis universidades en todo el mundo (Universidad Politécnica de Madrid – España, École des Ponts ParisTech – Francia, Universidad de Puerto Rico – EEUU, Pontificia Universidad Católica de Chile – Chile, Universidade de Sao Paulo – Brasil, Universidad Nacional Autónoma de México – México, Università delgli Studi di Padova- Italia).

Es una iniciativa de transferencia de conocimiento entre universidades y empresas que aspira a estimular, generar y divulgar aquellos nuevos conocimientos y tecnologías relacionados con la movilidad para ponerlos al servicio de la sociedad.

La Red otorga unos premios anuales en diferentes categorías (Gestión de Infraestructuras de Transporte, Servicios de Transporte, Seguridad vial, Ingeniería y gestión del transporte) que quieren aumentar la conexión entre universidades y empresas, reforzar la formación integral en la gestión de la movilidad y la seguridad vial, potenciar la investigación e innovación en el ámbito de la planificación y operación de los sistemas de transportes.

De este modo, los nuevos conocimientos e innovaciones en los diferentes campos de actividad se ponen al servicio de la sociedad en su conjunto y de la comunidad técnica y educativa, y además cuidar y ayudar al talento que las universidades son capaces de aportar para darle visibilidad y canalizarlo hacia las empresas.

Fuente: Red Internacional de Cátedras Abertis

5.1.1.2 Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno

Proporcionar financiación (total o parcial) para la adquisición de vehículos que cumplan una serie de condiciones mínimas de seguridad (y sostenibilidad) de la flota de vehículos propios de la entidad con la incorporación de tecnologías seguras.

Esta actividad debe realizarse a través del apoyo económico proporcionado por la participación de la organización en alguno de los programas públicos de subvenciones, créditos blandos u otros instrumentos otorgados por las administraciones públicas (europeas, nacionales o regionales).

Caso 3 Participación en el programa MOVES Flotas – SEUR

SEUR cuenta con una Estrategia de Sostenibilidad que incluye medidas como el reparto para 2025 con vehículos de bajas emisiones en 64 ciudades españolas y que impactará en alrededor de 17 millones de habitantes a nivel nacional.

Dentro de este eje, está la iniciativa SEUR Now que se beneficia de los fondos del programa MOVES Flotas, financiado por la Unión Europea-NextGeneration EU en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, enfocado en la descarbonización del sector transporte en España.

El servicio SEUR Now nació en 1977 como servicio específico para envío locales urgentes, que a lo largo de los años ha evolucionado hacia las entregas de última milla súper urgentes (en franjas de 2 horas), lo cual implica la necesidad de contar con una flota de cero o bajas emisiones para poder moverse en muchas de las 12 ciudades españolas donde está presente, y además avanzar en la electrificación de los vehículos y apoyar la neutralización de las emisiones en todas sus operaciones.

De este modo, a través del programa MOVES Flotas, la empresa fomenta la electrificación de la movilidad a través de la promoción de proyectos específicos de electrificación de flotas de vehículos ligeros en todo el territorio nacional, acompañado de un plan específico para mejorar la eficiencia en la conducción de la flota de reparto de vehículos eléctricos, en el que participan cerca de 200 conductores de SEUR Now.

Fuente: Sala de prensa de SEUR

5.1.2 Consecuencias económicas indirectas:

5.1.2.1 Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios

Mejorar la infraestructura de acceso de los empleados a los centros de trabajo o de las instalaciones internas de la empresa, ya sea por medio de una inversión privada de la propia organización o bien a través de una colaboración público-privada.

Caso 4 Propuesta de creación del carril bus en la A-1 – MERLIN PROPERTIES

Mediante una colaboración público-privada entre Merlin Properties, el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio de Transportes de Madrid se ha desarrollado un nuevo carril-bus para transporte público y discrecional para mejorar el acceso a la Isla de Chamartín.

Esta zona estaba compuesta por una única vía (Dulce Chacón) que servía de acceso a los edificios, por lo que era necesaria una alternativa que resolviera estas limitaciones. Este nuevo acceso conecta directamente la M-11 y la A-1 con la Torre Chamartín y, en consecuencia, con otros edificios de oficinas de la zona que forman parte de Merlin Hub.

Este carril tiene una longitud de casi un kilómetro, y ayuda a descongestionar el tráfico, facilita la movilidad de los usuarios que transitan cada día esta zona (más de 50.000 trabajadores de la zona norte), y reduce los tiempos de viaje en la A-1, beneficiando tanto a residentes como a trabajadores.

Fuente: web de Merlin Properties

5.1.2.2 Impactos económicos indirectos significativos

Realizar un análisis realista de los verdaderos costes que los accidentes de tráfico, y sus trágicas consecuencias, pueden tener para la actividad de la empresa, y de este modo poder plantear proyectos y campañas que pudiesen demostrar que la seguridad vial aumenta los beneficios a medio y largo plazo (y disminuye los costes económicos de la empresa), así como la reinversión de parte de los ingresos o beneficios (netos) en medidas específicas de seguridad vial.

Caso 5 Programa de Responsabilidad Vial Corporativa - RACE

Desde la Fundación RACE, se lanza el Programa de Responsabilidad Vial Corporativa, una iniciativa de acompañamiento a las empresas en la que se integran todos aquellos esfuerzos que una corporación dedica para mejorar la movilidad en el ámbito de su actividad empresarial.

Las palancas sobre las que se basa este programa son:

- la sensibilización y la formación integral a todos los niveles de la organización (a través de Centro CIFAL Madrid, centro especializado en Seguridad Vial en colaboración con la ONU, o bien la formación online o presencial, junto con la escuela de conducción).
- la consultoría e investigación, por medio de estudios sociológicos, encuesta sobre seguridad vial y movilidad o pruebas de choque en centros de investigación del automóvil, que permite elaborar un diagnóstico más preciso de la situación actual de la movilidad en la empresa.
- la recopilación y el análisis de datos y evidencias, a través de su autoevaluación del riesgo vial de la empresa, para la elaboración de Planes Corporativos de Movilidad Segura y Eficiente.
- la divulgación e impacto social de los compromisos asumidos a través de acciones de concienciación, en soportes impresos como digitales para la mejora de la movilidad segura de sus empleados.

La aplicación de políticas de Responsabilidad Vial Corporativa (RVC) genera retornos tangibles para las empresas, no solo con relación a la salud y bienestar de sus empleados, sino también en la propia cuenta de resultados de la empresa como consecuencia de la reducción de gastos de personal por absentismo y bajas laborales, la optimización de consumos y tiempos de desplazamiento, y la mejora en la gestión de flotas y suministros de la empresa. Asimismo, la RVC incide en la mejora de la reputación corporativa y de la imagen pública de la empresa.

Fuente: nota de prensa de RACE y web de la Fundación RACE

Fomentar la participación de los empleados en programas de voluntariado corporativo relacionados con la seguridad vial que contribuyan a la mejora de la comunidad local o de un colectivo específico en situación de vulnerabilidad (infancia y adolescencia, personas mayores, personas con diversidad funcional, etc.) a través de la realización de diversas actividades, como jornadas de voluntariado en colegios e institutos, participación en parques de seguridad vial infantil, formaciones impartidas por los trabajadores, excursiones temáticas, mejora de infraestructuras, entre otros.

Caso 6 Talleres de seguridad vial y movilidad segura ofrecidos por voluntarios -ADECCO

Desde la Fundación Adecco, a través de su Plataforma de voluntariado corporativo, con el objetivo de dotar de autonomía e independencia a las personas con discapacidad, realizan unos talleres sobre seguridad vial y movilidad segura para mejorar la capacidad de este colectivo para poder desplazarse y hacer uso de los recursos de la ciudad.

Con esta actividad de temática vial se pretende fomentar la inclusión y el desarrollo de competencias y habilidades básicas (comunicación, trabajo en equipo, concentración, responsabilidad, etc.) de las personas con discapacidad para desenvolverse en un entorno seguro, tratando estos temas:

- Normas de seguridad vial.
- Señales de tráfico.
- Acciones y mecanismos para tener un buen comportamiento vial.
- Poner en práctica todo lo aprendido.

Cuenta con la participación de voluntarios de la empresa para acercar a las personas que asisten a una vida más independiente y autónoma, imprescindible en un comportamiento adecuado en las vías públicas, desarrollando tareas, facilitando la cooperación, comunicando y animando a las personas que forman parte de la iniciativa.

Fuente: plataforma de voluntariado de Adecco

5.1.3 Prácticas de adquisición

Consiste en priorizar en la estrategia de compras de la empresa la elección y selección de bienes y servicios que incluyan los mayores niveles de seguridad activa y pasiva, así como una menor emisión de contaminantes, centrados en la adquisición de bienes y servicios lo más seguros posibles por medio de la contratación socialmente responsable. Para ello, se puede abordar a través de diferentes enfoques:

- Una forma es la aplicación de criterios de seguridad en la contratación privada a la hora de solicitar ofertas, más allá del precio más ventajoso, incorporando en las condiciones de compras elementos de seguridad en los bienes, otorgando mayor valor a las ofertas que apuesten por la seguridad vial laboral, que participen solamente empresas responsables que tengan una ISO 39001 o un plan de movilidad segura, o que formen a sus empleados en esta materia para que sean responsables en la planificación y ejecución de sus trabajos, por ejemplo.

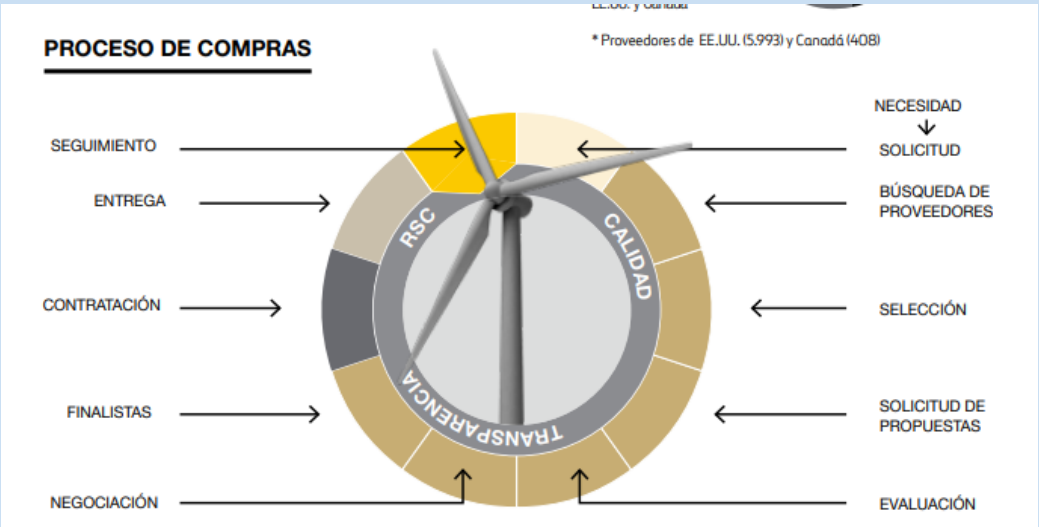
- Otra posibilidad es definir un mínimo de elementos de seguridad que deban estar incorporados en los bienes físicos adquiridos o bien en la entrega de servicios ofrecidos por las empresas proveedoras. En concreto, se puede solicitar a las empresas proveedoras que doten a los vehículos proporcionados (ya sean de dos o cuatro ruedas) con unos equipos específicos para mejorar la seguridad, como son cascos para motos, sistema de advertencia de somnolencia y distracción (DDR), dispositivos alcolock o anti arranque de un vehículo en caso de alcoholemia del conductor, sistemas de frenado antibloqueo (ABS), sistemas de dirección asistida (ABS), sistemas de suspensión dinámica, sistemas de alumbrado dinámico, sistemas de control de estabilidad (ESP), asistente inteligente de velocidad (ISA), detector de marcha atrás (REV), sistema de advertencia de abandono de carril (LDW), sistema de monitorización de ángulos muertos (BSM), entre otros.

- También se puede solicitar que los productos entregados y/o los servicios proporcionados por las empresas proveedoras tengan algún tipo de distintivo, etiqueta o certificado que verifique la seguridad. En el caso de los vehículos, para valorar su seguridad, se les puede exigir el cumplimiento de los test Euro NCAP- New Car Assessment Programme.

Caso 7 Fomento de la cadena de suministro responsable - FERROVIAL

Ferrovial integra principios ambientales, sociales y de buen gobierno (ESG) en todas las etapas de su cadena de suministro, a través de un modelo integral (plasmado en un Código ético de proveedores) cuyo fin es fomentar la calidad, sostenibilidad, eficiencia y transparencia, el respeto a los derechos humanos, y la no discriminación e igualdad de oportunidades.

En todo el ciclo de vida de compras, tanto en las etapas de preselección y valoración inicial, como de licitación y finalmente de control, evaluación y seguimiento de la calidad de proveedores, se aplican procesos específicos de gestión, clasificación, evaluación y control de riesgos que incluyen criterios ESG, además de los criterios habituales de calidad del producto/servicio, capacidad técnica, cumplimiento de precios y plazos, y cumplimiento en materia de Seguridad y Salud laboral.

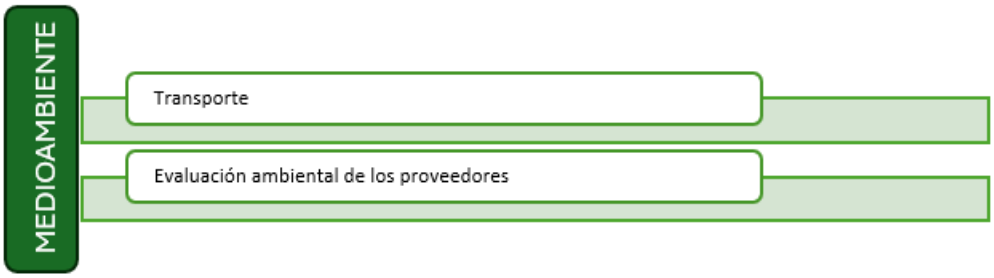


Por ello, en 2017, Ferrovial junto con Renault pusieron en marcha Zity, un servicio de movilidad compartida (carsharing) con el fin de enfrentarse al reto de la movilidad sostenible en las ciudades, unido al objetivo de garantizar la seguridad y la protección de los usuarios.

En este marco, pusieron en marcha el proyecto "Conducción Segura", con la ayuda del SafetyLAB de Ferrovial encargado de buscar los mejores proveedores y tecnologías, con el desarrollo de una prueba piloto en más de 100 coches de ZITY con la instalación de diferentes dispositivos de telemetría y sistemas avanzados de ayuda en la conducción ADAS (display colocado en el coche que aporta información de las señales de la vía, avisos de cambio de carril involuntario, monitorización de la distancia de seguridad con el vehículo delante, así como alertas de colisión frontal con otros vehículos, ciclistas o peatones) para facilitar la prevención de accidentes y mejorar la conducción del usuario.

Fuente: web de Ferrovial *y* sala de prensa

5.2 Medidas de seguridad vial en la categoría de Medioambiente



5.2.1 Transporte:

Realizar el suministro de servicios de transporte (ya sean mercancías y/o personas) bajo criterios de seguridad vial, sin forzar al proveedor a realizar tareas y actividades que le obliguen a no cumplir fielmente con las normas de circulación (número excesivo de horas al volante, tiempo de entrega, no respetar horas de descanso, etc.), potenciando la planificación de rutas seguras para los empleados, ya sea en sus desplazamientos diarios como para aquellos que sean conductores profesionales, y dando autonomía al trabajador para que pueda modificar las rutas de las entregas ante cualquier imprevisto.

Caso 8 Optimización de la cadena logística - MERCADONA

Basándose en la premisa de "transportar más con menos recursos", la gestión logística de Mercadona está centrada en diferentes estrategias destinadas a mejorar la eficiencia en el transporte, como la "Estrategia del Ocho" basada en la optimización de las rutas.

La compañía planifica detalladamente las rutas haciendo que un mismo camión descargue y cargue género sucesivamente en todos los puntos de su ruta: el proveedor, el almacén y la tienda. De este modo, los camiones viajan siempre llenos.

También ha incorporado la "logística inversa" basada en aprovechar todas las rutas como, por ejemplo, recoger de la tienda residuos o cajas para su reutilización.

Además, aprovecha el llenado de camiones, de manera que cada camión transporte el máximo de mercancía, dentro de los márgenes de seguridad, para ahorrar recursos y aumentar la eficiencia en cada trayecto.

Por otra parte, acercar proveedores a los bloques logísticos o construye bloques logísticos, y así la distancia media que recorren los camiones entre almacén-interproveedor o almacén-tienda, sea la mínima posible.

Fuente: Logística sostenible de Mercadona y su evolución posterior

Incorporar tecnología en los vehículos utilizados para los desplazamientos en misión para poder controlar el comportamiento en la conducción, la superación de los límites de velocidad o el consumo de alcohol o drogas, por ejemplo.

Caso 9 Incorporación de sistema de cámaras inteligentes y dispositivos alcolock en la flota de autobuses - ALSA

Desde 2010, cuando comenzaron con el programa de desarrollo de la seguridad "Eliminando riesgos", dieron importancia a la seguridad en la empresa, tanto de los pasajeros como de los trabajadores, que se resumen en las "reglas de oro":

- La seguridad de los pasajeros es lo primero.
- Estar en forma para el trabajo (sin haber consumido ni alcohol ni drogas y completamente descansado).
- Revisar los vehículos y conducir solo si la seguridad está **garantizada.**
- **Conducir con seguridad y a la defensiva.**
- Informar de todos los accidentes, lesiones e incidentes.

En concreto, centran sus esfuerzos en identificar y gestionar tanto el exceso de velocidad como el cansancio, por medio de los sistemas a bordo (cámaras inteligentes) y dispositivos GPS en todos los vehículos, y así conocen en tiempo real la velocidad de cada vehículo, registrando continuamente los eventos en los que se superan los límites de velocidad y son capaces de relacionar estos incidentes de velocidad con cada vehículo y cada conductor.

Los episodios de exceso de velocidad se registran y luego se informa al supervisor de la línea del conductor dentro de los 5 días hábiles posteriores. El supervisor de la línea del conductor debe entonces revisar la exactitud del informe, notificar al conductor del incidente de exceso de velocidad e iniciar las acciones correctivas apropiadas en un plazo de 7 días.

Además, están concienciados con el consumo de alcohol y drogas, realizando controles preventivos sobre el consumo de drogas y alcohol entre sus empleados, con el apoyo de los representantes de los trabajadores. Por ello, tienen instalados dispositivos de bloqueo del vehículo por consumo de alcohol en la flota, y así se aseguran de que cualquier conductor que muestre un nivel de alcohol en sangre que exceda el nivel permitido no pueda realizar el servicio.

Fuente: presentación del Director de Seguridad de Alsa *en ESTC y* entrevista del Director de Seguridad de Alsa *sobre buenas prácticas en seguridad vial*

Realizar un continuado mantenimiento y revisión de los vehículos, ya sean de la flota propia o bien en el servicio proporcionado para el transporte de viajeros y/o transporte de bienes, mediante comprobaciones preventivas que contribuyan a velar por la seguridad y reducir el riesgo de accidente.

Caso 10 Programa de mantenimiento preventivo de las flotas de vehículos - LEASEPLAN

LeasePlan, dentro de su iniciativa Safeplan Zero, basada en mejorar la seguridad de la flota, del conductor y del vehículo, propone diversas herramientas, de las cuales dos de ellas se centran en los vehículos:

- Conductor seguro: cursos de conducción personalizados, consejos de conducción segura (píldoras de seguridad vial, vídeos de conducción segura, autovaloración del riesgo...), etc.
- Vehículo seguro: sistemas de seguridad, conectividad y sistemas de asistencia a la conducción (ADAS), rutina de controles de seguridad, programas de mantenimientos/reparaciones, y centro de asistencia para conductores.
- Flota segura: acceso directo a los datos de la flota de vehículos gestionada por la empresa cliente que permite marcar objetivos e indicadores clave de seguridad basados en datos de conducción reales.

Fuente: web ESG – Seguridad de los conductores

5.2.2 Evaluación ambiental de los proveedores:

Establecer, dentro del proceso integral de contratación (fases de selección, evaluación, contratación y supervisión) de los proveedores, contratistas o subcontratistas de la entidad, la valoración de aspectos ligados a la mejora de la sostenibilidad en las entidades colaboradoras gracias a la incorporación de medidas relacionadas con la seguridad vial en sus operaciones, como podría ser:

- potenciar el uso de transporte privado más seguro y sostenible de sus trabajadores.
- utilizar vehículos más seguros y sostenibles para la ejecución de sus trabajos.
- contar con planes de movilidad al trabajo.
- hacer una gestión del aparcamiento privado con criterios de seguridad vial mediante plazas de aparcamiento específicas para el proceso de la entrega (del bien o del servicio).
- reservar plazas de aparcamiento para empleados que compartan el coche.
- crear aparcamientos e instalaciones para bicicletas y VMP.

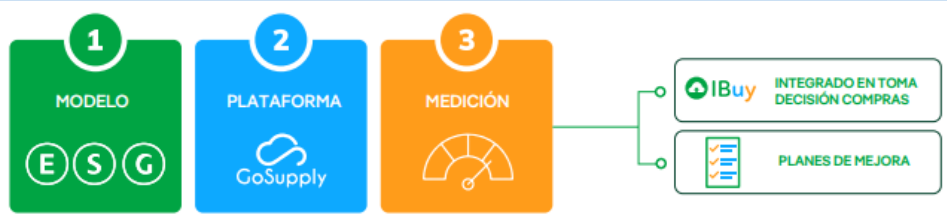
Caso 11 Modelo de evaluación de proveedores en materia de sostenibilidad - IBERDROLA

La adquisición de equipos y materiales y la contratación de obras y servicios siguen una serie de fases en el proceso de contratación: registro y clasificación de proveedores, proceso de licitación, contratación, seguimiento de las condiciones contractuales y control de calidad.

El compromiso de Iberdrola con los criterios ESG y su extensión a sus proveedores se concreta en el objetivo de conseguir que, a cierre de 2025, al menos el 85 % de los proveedores del grupo estén sujetos a políticas y estándares de desarrollo sostenible.

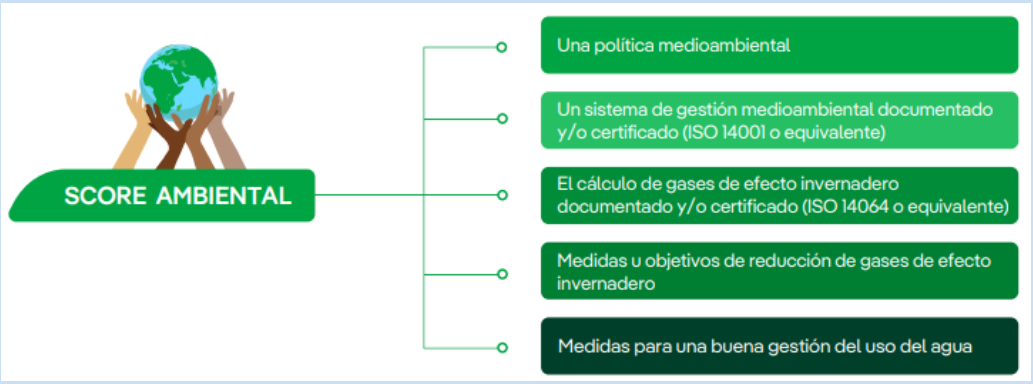
El objetivo se soporta en un modelo específico de evaluación para la cadena de suministro y se ha integrado en los sistemas implantados por la Dirección de Compras, tanto en el sistema de clasificación de proveedores como en el propio sistema de gestión de las compras, incorporando la sostenibilidad del proveedor a la toma de decisiones en las propuestas de adjudicación.

En 2022 se consolidó la utilización del "Modelo Global de evaluación de proveedores" en materia de sostenibilidad adaptado a la realidad internacional del grupo Iberdrola y organizado en torno a tres ejes ESG (ambiental, social y gobernanza). Aplican un modelo propio soportado en una plataforma global de gestión de proveedores que permite medir la sostenibilidad de los proveedores para usar ese parámetro en la toma de decisiones de compras. Ayudan a aquellos proveedores que no llegan a los niveles adecuados enviándoles una propuesta de plan de mejora.



El modelo valora 43 variables entre los 3 ejes ESG, que permite medir el desempeño del proveedor en múltiples aspectos (identificación de objetivos vinculados a los ODS, gestión de los riesgos derivados del cambio climático, estrategia de economía circular, debida diligencia de derechos humanos, cumplimiento, buen gobierno y ética empresarial, …) y el proveedor debe aportar evidencias y documentación acreditativa de sus afirmaciones y desempeño.

En concreto, en el ámbito ambiental, los aspectos evaluados son: la existencia de una política ambiental, la existencia de algún certificado o sello medioambiental, información sobre emisiones de CO_2, iniciativas de reducción de emisiones, eficiencia energética, conservación de la biodiversidad, o gestión eficiente del uso del agua.



Fuente: Informe de Sostenibilidad 2023

5.3 Medidas de seguridad vial en la categoría de Desempeño social

5.3.1 Prácticas laborales y trabajo digno

5.3.1.1 Relaciones entre los trabajadores y la dirección

Se propone la puesta en marcha de programas integrales sobre la seguridad vial laboral, que contribuyan a la sensibilización y concienciación sobre esta temática por parte de los trabajadores, ya sea en su entorno laboral como en su quehacer cotidiano, y contando con el apoyo explícito de la dirección de la empresa a través de la puesta en marcha de medidas concretas consensuadas como, por ejemplo:

- sensibilización y concienciación sobre la seguridad vial, centrada sobre todo en los principales factores de riesgo en la conducción (uso de dispositivos de seguridad; conducción segura; hábitos saludables y correctos de sueño, alimentación y ejercicio físico, etc.).
- campañas divulgativas sobre la conducción segura, mediante correos electrónicos, elaboración de carteles y trípticos, publicación en la intranet corporativa o cualquier canal disponible para llegar a los trabajadores, sobre todo en periodos cercanos a las festividades y vacaciones.
- mejorar la prevención y la responsabilidad empresarial en la seguridad de los vehículos de trabajo o en las instalaciones laborales.

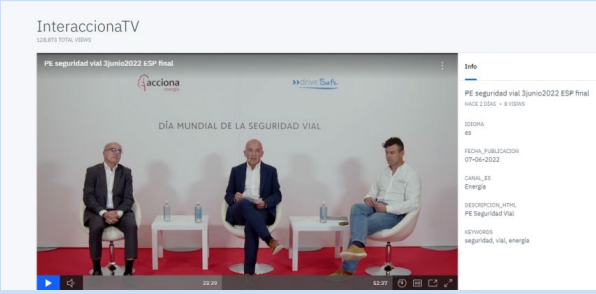
Caso 12 Implantación de un programa para mejorar la movilidad y reducir riesgos viales laborales – ACCIONA

ACCIONA Energía se comprometió, en el año 2020, a implementar un programa, denominado Drive Safe, diseñado para mejorar la movilidad y minimizar los riesgos viales laborales de su equipo humano, a través de estos 3 ejes:

- la formación de los conductores: los conductores (tanto trabajadores propios como subcontratados) reciben formación en función del perfil del trabajador, tanto teórica (4 horas) como práctica (6 horas). Los temas incluidos en la formación fueron: fundamentos de circulación, técnicas de conducción segura, conducción defensiva y preventiva, conducción ecológica...
- el equipamiento de los vehículos: ha mejorado sus vehículos (tanto propios como subcontratados) equipándolos, entre otras herramientas, con sensores de marcha atrás, separador de carga, y Kit de Rescate para emergencias.
- la seguridad de las instalaciones: realizaron un programa de inspecciones, tanto de los vehículos como de las instalaciones y carreteras de acceso.

Este programa abarca todos los factores de riesgo relacionados con la preparación del conductor, las condiciones del entorno, y las necesidades técnicas que deben cubrir los vehículos.

Además, el programa ha contado con una implicación de los directivos de todos los niveles, puesto que realizaron una campaña informativa a través de las comunicaciones internas (correo electrónico, webinars o Meeting Points) de la compañía para mantener concienciados a los conductores; y tuvieron puntos de encuentro de la empresa con la sociedad.



Esta iniciativa ha llegado a más de 1.000 empleados en España, Chile y México; y ha dado como resultado una reducción del 86% de los accidentes entre los empleados, y una mayor denuncia de incidentes al tener una mayor concienciación de los trabajadores.

Desde 2022, el programa se ha expandido a todos los países donde opera y se han planteado varias palancas de actuación, que cubren desde las necesidades formativas de los conductores, los hábitos en la conducción, y las tecnologías que deben tener los vehículos de empresa hasta la planificación de los viajes por trabajo.

En el año 2022, el programa Drive Safe fue premiado en los Premios Europeos a la Excelencia en Seguridad Vial que entrega la Carta Europea de la Seguridad Vial, en la categoría de "Conductores Profesionales".

Fuente: Memoria de Sostenibilidad de Acciona Energía y ficha informativa de buena práctica en el European Road Safety Chapter

5.3.1.2 SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO:

Trabajadores representados en comités formales de seguridad y salud

Con el objetivo de informar a todas las personas trabajadoras de una empresa acerca de las diversas acciones relacionadas con la seguridad vial, se pueden utilizar o crear diferentes canales para maximizar el alcance y potenciar la labor de sensibilización y concienciación, junto con informar acerca de los avances en la puesta en marcha de las actuaciones planteadas. Para ello se propone el uso de estos medios de comunicación hacia los empleados, pero también como canal de obtener feedback:

- Participar en el comité formal de seguridad y salud en el trabajo para trasladar a la dirección las inquietudes y necesidades de los trabadores, así como para conocer los avances en el desarrollo de las actividades que se planteen.
- Poner un tablón informativo específico, ubicado en un lugar visible del centro de trabajo para todos los empleados, que permita dar a conocer todas las acciones que se vayan desarrollando, así como para transmitir los mensajes de sensibilización.

- Crear un espacio en la intranet corporativa, donde concienciar sobre la importancia de la seguridad vial e informar de las acciones que se desarrollan, así como los medios para poder participar activamente.
- Desarrollar una web propia sobre el plan de movilidad y las acciones planteadas, con los resultados obtenidos, en línea con el objetivo de transparencia y rendición de cuentas.
- Abrir un buzón de sugerencias (tanto de manera física como de forma virtual) para conocer las necesidades de los trabajadores, así como la opinión o valoración de las iniciativas que se han implementado.

Caso 13 Acciones de comunicación sobre seguridad vial hacia los empleados y sociedad - BP

BP ha trabajado para trasladar su compromiso interno con la seguridad vial hacia la sociedad, y fruto de ello han sido las campañas y acciones desarrolladas en colaboración con el RACE para aumentar la concienciación:

- 2013 - Al volante STOP Distracciones
- 2014 - Stop Chatear
- 2015 - Stop Distraer
- 2016 - Manos al volante
- 2017 - Al volante ZENtrate
- 2018 – Al Volante Lo Importante
- 2020 - Da la cara por la Seguridad Vial

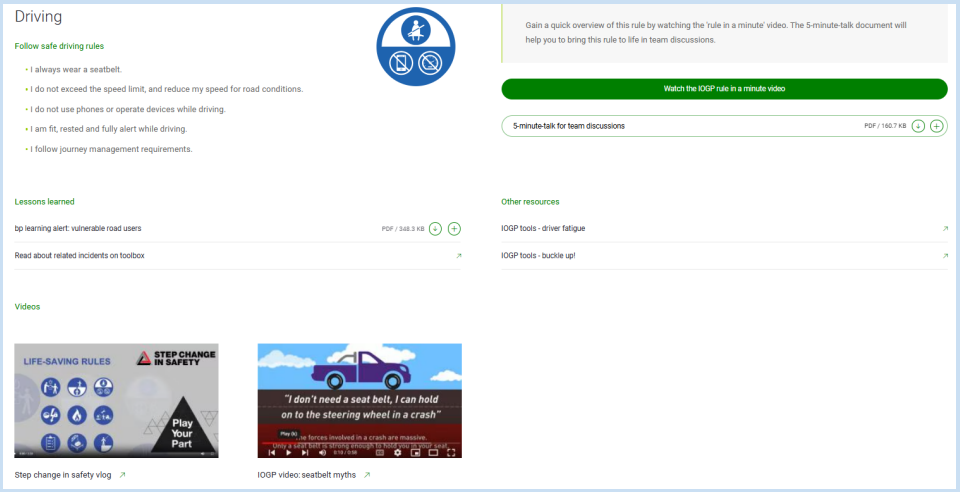
También han continuado por quinto año consecutivo el Driving Safety Day, una iniciativa interna de la compañía que pretende reflexionar sobre la seguridad en la conducción y fomentar la concienciación de los peligros al volante de los trabajadores.

La jornada se centró en los peligros que suponen las distracciones en la carretera provenientes tanto de elementos físicos ubicados fuera del vehículo como de circunstancias que tienen lugar en el exterior del mismo. Para comprobarlo, los trabajadores realizaron un recorrido con instrucciones específicas en el circuito de karting del Jarama.

Otras iniciativas desarrolladas en el ámbito de la conducción y seguridad vial que forman parte de la política corporativa fueron:

- "Safety flash" mensuales cuyo cometido es enviar a todos los trabajadores recomendaciones, buenas prácticas, lecciones aprendidas relacionadas con la seguridad vial, con el objetivo de mantener la concienciación.
- Normativa del grupo BP de seguridad en la conducción de obligado cumplimiento, que se traduce en un Manual de seguridad en la conducción donde se recogen todos los procedimientos, tiempos de descanso o políticas relativas a seguridad en la conducción, entre otras.
- Inspección de vehículos, previo a las vacaciones de verano en las instalaciones de BP en Alcobendas, donde los empleados y contratistas tienen la oportunidad de revisar sus vehículos y ponerlos a punto antes de la operación salida de verano.

BP ha adoptado las "Reglas para salvar vidas (LSR)" desarrolladas por la Asociación Internacional de Productores de Petróleo y Gas (IOGP) para ayudar a los empleados y contratistas a reconocer y comprender instantáneamente las reglas que ayudan a mantenernos seguros. Hay una página web donde se encuentran recursos que ayudarán a los empleados a comprender qué son las Reglas para salvar vidas y cómo puede implementarlas.



Fuentes: noticia sobre el Día Mundial de la Seguridad en el Trabajo, nota de prensa de BP sobre las iniciativas, noticia sobre el Día de la Seguridad en la conducción, presentación de Ruth Bernardo en los Encuentros Fesvial de Buenas Prácticas , y web sobre sostenibilidad y seguridad

Seguimiento de los incidentes de seguridad y salud

La gestión de incidentes laborales es el proceso de identificación y análisis de los peligros y riesgos con el fin de idear una mitigación y unos controles eficaces que pretendan limitar la interrupción de las operaciones por incidentes, minimizar el impacto negativo y evitar que se repitan. Por ello, es importante potenciar las medidas de prevención y control de riesgos, así como realizar un seguimiento de los incidentes ocurridos asociados a la seguridad vial en los desplazamientos in itinere y en misión, así como en las propias operaciones de trabajo de las empresas.

Caso 14 Implantación de un proceso de identificación, investigación y evaluación de riesgos e incidentes - IBERDROLA

En todos los países donde opera Iberdrola han establecido un proceso de identificación de peligros para la seguridad y la salud laboral, que incluye la evaluación y prevención de riesgos laborales de las personas trabajadoras.

Para gestionar este proceso, se utilizan herramientas tales como:

- Cuestionarios de evaluación de riesgos en el puesto de trabajo.
- Evaluaciones periódicas de riesgos laborales. Estas evaluaciones identifican la información necesaria para la revisión anual de los sistemas de gestión de seguridad y salud laboral, y se utilizan para desarrollar planes de acción para la mitigación del riesgo.
- Sesiones informativas y formación periódica de los empleados en identificación de riesgos; tanto una formación inicial presencial (entre 1,5 a 3h) sobre seguridad vial según perfil de riesgo, así como una formación adicional según colectivo (conductores de todoterreno o 4x4, conductores de moto o patinetes, trabajadores que han tenido un accidente o que llevan mucho tiempo sin conducir).
- Inspecciones de seguridad, así como auditorías internas y externas para garantizar la efectividad de sus procesos.
- Evaluación exhaustiva de incidentes de potencial bajo y medio, realización de informes de investigación de aquellos de alto potencial o grandes consecuencias.
- Definición de acciones preventivas y correctivas junto lecciones aprendidas destinadas a eliminar las causas del suceso.

Fuente: Informe de sostenibilidad *Ejercicio 2023,* presentación *del Servicio de Prevención Mancomunado Iberdrola España en los Encuentros Fesvial de Buenas Prácticas, y el* Sistema de Gestión Global de Seguridad y Salud *de Iberdrola*

Trabajadores que desarrollan actividades profesionales con una incidencia o un riesgo elevados de enfermedades

Hay que tener presente que el accidente de tráfico en el entorno laboral (según datos del INSST) se ha convertido en un problema, puesto que cada año ente un 10% y un 12% de los accidentes laborales está relacionado con los siniestros viales, de los cuales entre un 30% -35% son mortales. Además del total de accidentes laborales viales, un 30% son durante el desarrollo de la jornada laboral (centrados sobre todo

en los conductores y operadores de maquinaria, en el transporte por carretera y los servicios de logística de última milla).

Por tanto, se pueden plantear acciones dirigidas a lograr un cambio modal hacia una movilidad más segura en los desplazamientos relacionados con el trabajo, puesto que son estos colectivos los que presentan mayores niveles de incidencias o riesgos. A modo de ejemplo se proponen como posibles medidas a poner en marcha:

- Incentivar la promoción de hábitos saludables para reducir los riesgos laborales asociados a la conducción.
- Valorar añadir pausas de descanso adicionales en función de las peculiaridades del puesto de trabajo y de las características del propio trabajador.
- Ajustar el tiempo necesario para los desplazamientos para no sobrecargar las rutas ni ofrecer formas de remuneración que van ligadas al número de entregas o de servicios realizados.

Caso 15 Implantación de un programa de cultura de la seguridad - BOEHRINGER INGELHEIM ESPAÑA

La flota de vehículos de la red de ventas se sitúa cerca de las 500 unidades, con una media de más de 10 millones de kilómetros al año. Además, los trabajadores que llevan a cabo sus tareas habituales en el centro de Sant Cugat del Vallès y en el centro de Catalana Parc (también en la población de Sant Cugat del Vallès) son aproximadamente 1.250, y realizan más de 2 millones de kilómetros al año entre el centro de trabajo y el domicilio habitual.

El alto *número de kilómetros que realizan los trabaj*adores representa una gran exposición a los peligros inherentes de la conducción (llegando a representar casi el 50 % del total de accidentes en 2017), por lo que las actividades preventivas para reducir o eliminar los riesgos derivados de la conducción sean una prioridad para la empresa.

Por ello, se llevó a cabo una encuesta comportamental con el objetivo de realizar un análisis previo para conocer los riesgos a los que están expuestos los trabajadores. Este método proporciona una información a nivel individual y global, clasificándolos por nivel de riesgo.

Ello permitió adoptar diferentes medidas para abordar la accidentalidad:

- revisión del plan de movilidad con el objetivo de regular y gestionar los desplazamientos de los trabajadores.
- actividad formativa MIRA (Método Integral para la Reducción de Accidentes), con el objetivo de formar en la aplicación de las técnicas de conducción defensiva para prevenir accidentes de tráfico, infracciones, y modificar las conductas y actitudes correctas.
- actividad formativa para todos los gerentes de zona con el objetivo de desarrollar una práctica de observaciones de la conducción y ayudar a sus equipos a identificar los riesgos, desarrollar actitudes y habilidades para no tener accidentes e identificar los puntos críticos en el mantenimiento antes de la puesta en marcha del vehículo.
- establecer los requisitos mínimos en conceptos de seguridad para la flota de vehículos.
- publicación de un boletín trimestral sobre aspectos relacionados con la seguridad vial que se distribuye a todos los trabajadores de la compañía en formato electrónico (correo electrónico e intranet corporativa).

Los resultados que obtuvieron, después de la implantación de las diferentes prácticas, ha sido una reducción de accidentalidad, en la categoría de accidentes de tráfico, en más de un 50 %, pasando de 31 accidentes en 2017 a 14 accidentes en 2018. Además, los accidentes de tráfico se redujeron en casi el 84 % desde el año 2017 hasta la actualidad.

Después han continuado su compromiso con la seguridad en el trabajo, a través de la iniciativa BeSafe, donde ponen en marcha iniciativas que garantizan entornos seguros para los empleados, los colaboradores, a la vez que para los clientes y/o personas que les visitan.

Fuente: monografía *de los premios Asepeyo año 2020 (páginas 89- 92), Informe de Sostenibilidad* año 2023 *y* año 2021

Diseñar un sistema de apoyo al conductor en caso de incidencias en sus rutas que le permita informar de siniestros viales, problemas técnicos en el vehículos, indisposiciones médicas o pérdida de la geolocalización, a través de sistemas telemáticos como una aplicación móvil o bien los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (como el dispositivo de emergencia eCall).

Caso 16 Incorporación de herramientas y servicios para gestión de flotas - MICHELIN

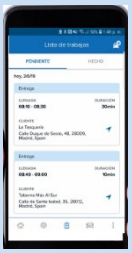
Los servicios y soluciones de la iniciativa MICHELIN Connected Fleet ofrecen herramientas e información para que los operadores y gestores de flotas puedan gestionar fácilmente sus vehículos en el día a día y transformar su eficiencia operativa. Por ello incorporan estas soluciones:

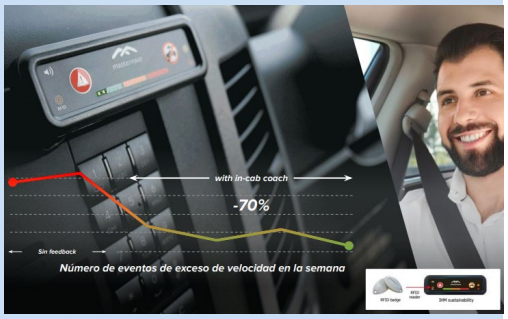
- Plataforma Gestión de Flotas, que permite realizar un seguimiento en tiempo real de flotas y viajes para la toma de decisiones diarias de planificación de rutas, forma de conducción, tiempos de descanso, por medio de la medición del tacógrafo.
- Driver management tools, ofreciendo actualizaciones en tiempo real de diversos parámetros como frenadas y aceleraciones bruscas, excesos de velocidad y tiempo al ralenti, que se miden a través de una herramienta de activación.

De este modo, se puede entregar recomendaciones y planes de acción, basados en los datos de movilidad recopilados de la flota gestionada, para que puedan reducir los costes, mejorar la productividad, garantizar la seguridad de sus conductores y gestionar flotas sostenibles.

Además, cuentan con la aplicación Smarter Driver para conductores, que permite que el trabajador pueda:

- Clasificar trayectos como trabajo o personales.
- Hacer un check list del estado del vehículo.
- Recibir informes de cómo está realizando la conducción y la tendencia en la última semana.





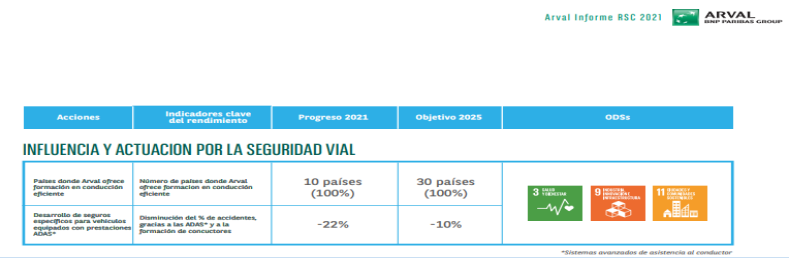
Fuente: presentación *en el Encuentro Fesvial de Buenas Prácticas y* web *de la iniciativa*

Ofrecer un seguro a todo riesgo para todos los trabajadores que tengan que hacer desplazamientos por carretera a cuenta de la empresa, donde se incorporen estos servicios.

Caso 17 Creación de un pack de seguro específico para vehículos equipados con ADAS - ARVAL RENTING

Según el Observatorio de Movilidad que elabora Arval, existe un ligero incremento en la implantación de dispositivos telemáticos en las flotas corporativas (un 49%) respecto a los vehículos individuales, que ayudan a la conducción segura y además recopilan información sobre el consumo de combustible, el comportamiento del conductor o su localización.

Con ello han desarrollado un pack de seguros específicos para vehículos equipados con sistemas de seguridad ADAS, por su menor riesgo de accidentalidad gracias a la ayuda que ofrece al conductor para prevenir o actuar en situaciones críticas, que se conoce por la información proporcionada por estos sistemas. Además, el desarrollo de este pack de seguro específico se ha planteado como un objetivo dentro de la estrategia empresarial:



Fuentes: nota de prensa de Arval, entrevista a la directora de Global Operations & Insurance de Arval, y la Estrategia de RSC 2020-2025

Asuntos de seguridad y salud cubiertos en acuerdos formales con los sindicatos

Se plantea el asesoramiento sobre posibles medidas de seguridad vial laboral que se podrían sugerir y ser propuestas en los comités formales de seguridad y salud en el trabajo, así como poder conocer a través de estos comités las iniciativas planteadas y su impacto en los índices de siniestralidad, que se contemplarían dentro de la elaboración de un plan de movilidad segura y sostenible de la empresa.

Dicho plan es un documento donde se recogen las acciones realizadas por la empresa, dirigidas a garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores en los trayectos que realizan, para que sean más seguros, eficientes y sostenibles. Se actúa, por tanto, sobre los viajes desde y hacia el domicilio/centro de trabajo, desplazamientos por trabajo, movimientos dentro de las instalaciones empresariales del personal y de visitantes externos.

El plan de movilidad segura y sostenible debe de integrarse dentro de la gestión de la prevención de riesgos de la empresa. Es un documento vivo que debe actualizarse en función de las medidas adoptadas, la evolución de los riesgos, los accidentes de tráfico laboral sufridos, etc.

Desde la Dirección General de Tráfico, junto con el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, elaboraron un Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa, como instrumento para las empresas que les ayude a definir y desarrollar el conjunto de acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa y para la gestión racional de los desplazamientos.

Caso 18 2º edición del Plan de movilidad empresarial - COSENTINO

En 2020 lanzaron la 2º edición del Plan de movilidad empresarial, cuyo objeto ha sido el estudio y análisis de la situación actual y futura (siempre en permanente evolución), cuantificando todos los movimientos tanto internos como externos de la organización (producción, transportes de materias primas, producto y logísticos, nº vehículos que acceden, infraestructuras existentes, etc.).

Han planteado una batería de 20 acciones con una inversión en 10 años (2021-2030), dentro de un programa escalonado de implementación. En cuanto a la movilidad externa, han mejorado las rutas logísticas a través de la digitalización y han incorporado un software para tener una visibilidad real de las emisiones de CO_2 asociadas a las rutas de transporte derivadas de su actividad. En cuanto a la movilidad interna, desarrollan acciones que se materializan en:

- Ampliación de rutas de bus lanzaderas desde poblaciones cercanas, para reducir las emisiones asociadas al transporte en coche privado y aumentar el bienestar de los trabajadores.
- Ampliación y mejora de los carriles bici y peatonales, dotándolos de nueva pintura y señalización.
- Creación de la ruta peatonal sostenible ("Paseos Saludables").
- Mejora notable de la señalización, la cartelería indicadora y el estado de los viales del Parque Industrial Cantoria para reducir la circulación de vehículos "perdidos".
- Posibilitar el trabajo en remoto en las áreas de la empresa en que tal cosa sea posible.
- Sistema de coche compartido, a través de la plataforma Ciclogreen, y se han ampliado las ubicaciones de plazas reservadas para esta iniciativa.
- Adquisición de medios de movilidad eléctricos, como los carritos de golf con capacidad para 2, 4 y 9 personas, y las 60 bicicletas, para moverse en el interior del Parque Industrial.
- Creación de un aparcamiento verde, con la instalación de 12 puntos de recarga para coches eléctricos libres y gratuitos, con estacionamientos exclusivos cercanos a los accesos. La instalación cuenta con una plataforma digital de gestión para el seguimiento de uso y consumo.

Cosentino resultó ganadora del "I Premio Nacional de Movilidad" en la categoría "Premio Especial Movilidad al Trabajo" que concede el foro "Empresas por la Movilidad Sostenible" por sus años de recorrido trabajando en la puesta en marcha de diferentes iniciativas de movilidad sostenible.

Fuentes: informe de Responsabilidad Social Corporativa 2020, el Dossier de Sostenibilidad 2022, el Dossier de Sostenibilidad 2023 de Cosentino, y el Informe de Buenas Prácticas de la Semana Europea de la Movilidad 2020 (páginas 17-22)

5.3.1.3 Capacitación y educación:

Capacitación de los empleados

Se podría ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial, tanto en la adquisición de conocimientos teóricos sobre los riesgos en carretera y en la ciudad, como sobre la puesta en práctica de técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de corregir malos hábitos y aprender a actuar rápida y eficazmente en situaciones de emergencia, coordinado desde la dirección de la empresa.

Esta formación debería impartirse a todos los trabajadores de nueva incorporación, y revisarse cada cierto tiempo en función de los resultados obtenidos por los trabajadores participantes, especialmente en caso de que se produzcan incidentes relacionados con la seguridad vial en la empresa (accidente de un vehículo de reparto o comercial, aumento de la siniestralidad, etc.…).

Se puede plantear de forma independiente o como un módulo específico dentro del plan de formación en materia de seguridad laboral de la empresa. Pueden estar enfocados según el tipo de vehículo (al ser diferente la conducción de una motocicleta, un camión, un autobús, o una furgoneta).

Pueden presentarse en diversas modalidades, en función de las necesidades de la empresa o de su situación particular:

- Formación online y/o presencial.
- Sistema de autoevaluación, siendo necesario responder con acierto un mínimo de preguntas incluidas en el cuestionario para completarlo con éxito.
- En colaboración con una escuela de conducción.
- Usando un simulador de conducción.

Caso 19 Simulador de conducción para nuevos empleados y reciclaje de trabajadores - ALSA

Desde Alsa, en su apuesta por el uso de las nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad y la formación, han desarrollado un nuevo programa formativo que se lleva a cabo de forma íntegra en un simulador que utiliza la realidad virtual mixta aplicada a los puestos de conducción.

Así, los conductores pueden experimentar una inmersión total, con una visualización de 360º en un entorno virtual donde pueden interactuar con componentes reales del vehículo (como los mandos y controles reales de un autobús).

El uso de una simulación permite a la organización crear circunstancias reales a las que podría enfrentarse el personal, en las que se deban usar las diferentes técnicas de conducción sin riesgo real. Es capaz de reproducir la conducción en diferentes modelos de vehículos, adecuando la configuración de cada uno de ellos a sus características particulares y a su carga simulada. Entre las simulaciones, se generan riesgos vinculados al entorno y al clima, desde obstáculos en la carretera hasta situaciones de emergencia, pasando por cruces imprevistos de peatones o vehículos que no respetan la señalización.

Actualmente cuenta con simuladores en los centros de formación de Oviedo, Segovia y Marrakech, tanto para la formación de conductores noveles como para el reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales.

Fuente: Memoria de Sostenibilidad años 2020 y 2021

Caso 20 Plataforma de formación online para empresas y empleados – FUNDACIÓN MAPFRE

Cuentan con una plataforma de formación online, en colaboración con Faconauto, donde ofrece cursos online gratuitos, enfocada en empresas y sus empleados, en materia de seguridad vial.

En concreto, ofrecen 6 cursos de 30 minutos de duración cada uno, y la obtención de un certificado acreditativo a su finalización. Abordan temas como la nueva movilidad, el factor humano, o los distintos modos de desplazamientos (bicicletas, VMP, peatones, motoristas, conductores de automóviles).

Fuente: plataforma de formación online de la Fundación Mapfre

Empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional

Incluir en las evaluaciones de desempeño laborales aspectos relacionados con la seguridad vial, como podrían ser:

- cumplimiento por parte de los trabajadores de no superar los límites de velocidad en los desplazamientos laborales.
- cumplir fielmente todas las normas de tráfico, sobre todo, utilizar el cinturón de seguridad y no ingerir bebidas alcohólicas, poniendo como objetivo un máximo del 0,0%.
- exigencia de que los empleados "reincidentes" se sometan de manera voluntaria a cursos de reeducación y sensibilización vial, y esto se refleje en la valoración realizada durante la evaluación del desempeño.

Caso 21 Actividad "vuelve a la autoescuela" para reciclaje de conocimientos y revisión de malas prácticas para el equipo comercial - DANONE

El equipo comercial/fuerza de ventas de Danone opera en todo el territorio nacional y su día a día transcurre entre los puntos de venta asignados, por lo que el equipo comercial dedica gran parte de su jornada a los trayectos en carretera.

Por ello, Danone asumió el reto de mejorar la seguridad de sus comerciales, para que adquieran un alto conocimiento en seguridad, que les permita mantener una percepción del riesgo alta, una actitud proactiva ante su propia seguridad, y responsabilizarse de la seguridad con los que interactúan (personal de las superficies comerciales, clientes, personal externo, y conductores de las vías por las cuales circulan).

Además, se suma la diversidad del equipo, en el cual hay conductores noveles, donde la conducción es un desafío que derive en una conducción insegura, y con conductores que cuentan con más de 20 años de experiencia en la conducción, a la cual ya se han acostumbrado y que, en ocasiones, puede derivar en una baja percepción del riesgo.

Dentro de este contexto, de la mano de la Fundación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE), se presentó una campaña de motivación "Vuelve a la autoescuela" que brinda la posibilidad de volver a la autoescuela.

Los trabajadores fueron distribuidos en grupos y asignados a una autoescuela cercana a su domicilio. Se les matriculó en la plataforma virtual de esta autoescuela, lo cual les permitía un mes antes de la prueba practicar con test reales de autoescuela. Llegado el momento de la prueba teórica, los trabajadores acudieron a la autoescuela asignada y realizaron la correspondiente prueba teórica con la finalidad de actualizar los conocimientos de los participantes referentes a la normativa vial, que se revisa posteriormente con los participantes con la finalidad de que sean conscientes de los errores.

A continuación, se dedicaba a cada uno de los participantes 30 minutos de conducción de un coche de autoescuela y el acompañamiento de un profesor de autoescuela, quien simula un examen práctico real, y al final de la práctica se mantenía una conversación con el profesor de la autoescuela, que destacaba las áreas a mejorar durante la conducción y exponía los hábitos "poco seguros" adquiridos a lo largo de los años durante la conducción y las oportunidades individuales de mejora durante la conducción.

Analizando la acogida y el impacto de la campaña, tomaron la decisión de incluir esta formación dentro de un itinerario de formación enfocado en seguridad vial que recibían los nuevos integrantes del equipo de ventas. Asimismo, los jefes de Área del equipo comercial realizaba, de manera periódica, acompañamientos y auditorías sobre la conducción de los miembros de sus equipos con el fin de comprobar que los mismos practican una conducción segura y consciente; y en caso contrario, para aquellos conductores para los cuales su mánager, durante los mencionados acompañamientos o que tengan 3 o más sanciones de peligrosidad (velocidad y circulación), detectaba áreas de mejora durante la conducción, se les invita al curso teórico basado en el contenido del curso destinado a personas que quieran recuperar los puntos de su permiso de conducir.

Fuentes: monografía *de la 11ª edición de los premios Asepeyo (página 96 - 99) y* noticia *de la Fundación CNAE*

5.3.1.4 Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores

Establecer un procedimiento integral que abarque el proceso completo de contratación de los proveedores, contratistas o subcontratistas de la entidad, en el cual se valoren aspectos ligados a la seguridad vial durante las fases de selección, evaluación, contratación y supervisión.

Se propone como posibles medidas de seguridad vial a valorar:

- contar con un programa de gestión de la seguridad vial (ya sea la ISO 39001, el Plan Tipo de Movilidad Segura o el Sello de Movilidad Segura, por ejemplo) por las empresas proveedoras de la organización
- informar y sensibilizar sobre las obligaciones ligadas a los derechos laborales fundamentales (como la seguridad y salud en el trabajo)
- realizar acciones formativas correctivas cuando se detecten impactos negativos en las prácticas laborales de los proveedores en el proceso de ejecución.

Caso 22 Extensión del compromiso de prevención y seguridad de la empresa a la cadena de suministro – ACCIONA ENERGÍA

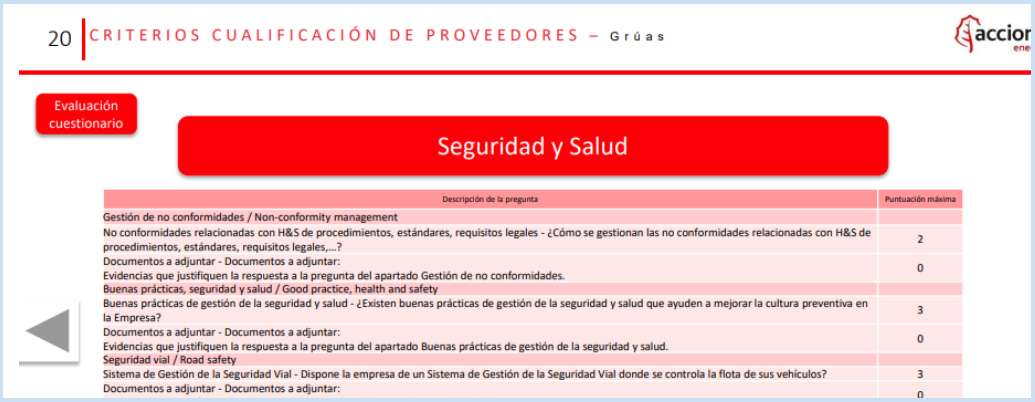
PRINCIPIOS DE CONDUCTA EMPRESARIAL RESPONSABLE DE LA CADENA DE SUMINISTRO

- Respeto de los derechos humanos como se definen en las normas reconocidas internacionalmente.
- No-discriminación.
- Prohibición del trabajo forzoso.
- Prohibición del trabajo infantil.
- Respeto de la libertad de asociación, sindicalización y negociación colectiva.
- Prácticas de empleo justas.
- Condiciones de trabajo adecuadas.
- Cumplimiento de los tiempos de trabajo.
- Fomento de la diversidad e inclusión.
- Respeto a las comunidades donde opera.
- Respeto de las condiciones de los trabajadores migrantes.

La empresa ha establecido unos "Principios éticos de proveedores, colaboradores y contratistas" que determinan los principios de conducta empresarial responsable de la cadena de suministro alineados con los compromisos de la compañía en su Política de derechos humanos.

En el momento de su contratación, todo proveedor debe someterse a una valoración de su desempeño en esta materia, quedando condicionado el contrato de la empresa a su efectiva implementación. Además, dispone de medidas de supervisión de la gestión de prevención y salud por parte de su cadena de suministro, que abarcan todas las fases del proceso, desde la licitación hasta su finalización:

- Las empresas licitantes deben responder a un cuestionario que demuestra una correcta gestión de la seguridad y salud. Sólo pasan un primer filtro aquellas empresas que evidencian el nivel mínimo exigido.
- La puntuación en Seguridad y Salud tiene un peso influyente en la selección final del proveedor. Dentro de este ámbito se ha considerado la Seguridad Vial, considerando la existencia de un Sistema de Gestión de la seguridad vial, así como los indicadores de accidentalidad.



Descripción de la pregunta	Puntuación máxima
Gestión de no conformidades / Non-conformity management	
No conformidades relacionadas con H&S de procedimientos, estándares, requisitos legales - ¿Cómo se gestionan las no conformidades relacionadas con H&S de procedimientos, estándares, requisitos legales,...?	2
Documentos a adjuntar - Documentos a adjuntar: Evidencias que justifiquen la respuesta a la pregunta del apartado Gestión de no conformidades.	0
Buenas prácticas, seguridad y salud / Good practice, health and safety	
Buenas prácticas de gestión de la seguridad y salud - ¿Existen buenas prácticas de gestión de la seguridad y salud que ayuden a mejorar la cultura preventiva en la Empresa?	3
Documentos a adjuntar - Documentos a adjuntar: Evidencias que justifiquen la respuesta a la pregunta del apartado Buenas prácticas de gestión de la seguridad y salud.	0
Seguridad vial / Road safety	
Sistema de Gestión de la Seguridad Vial - Dispone la empresa de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial donde se controla la flota de sus vehículos?	3
Documentos a adjuntar - Documentos a adjuntar:	0

- La planificación de los trabajos para acordar las medidas de seguridad se plasma en una serie de reuniones obligatorias previas al inicio de los trabajos.
- Se realiza un seguimiento y control de todas las actividades realizadas por los contratistas.
- Los cuadros de mando de cada proyecto o actividad integran en la misma medida el desempeño de seguridad y salud de los trabajadores propios y subcontratados.
- Durante la prestación del servicio contratado y a su finalización se realiza una valoración de desempeño en seguridad y salud que sirve tanto para identificar lecciones aprendidas como para condicionar futuras licitaciones del proveedor.
- Asimismo, la compañía organiza periódicamente puntos de encuentro con los proveedores para intercambiar experiencias y acordar los criterios de actuación en materia de seguridad y salud.

Adicionalmente publicaron instrucciones para cada país para regular la seguridad vial de los trabajadores y subcontratistas, como restricciones en el uso del móvil al volante, conducción con cinturón de seguridad, límites de velocidad, gestión del cansancio, entre otros.

Fuente: Memoria de Sostenibilidad 2022 de Acciona Energía, Criterios de Cualificación de proveedores y presentación del programa Drive Safe *al premio de la European Road Safety Chapter*

5.3.2 Derechos humanos

5.3.2.1 Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos

Compromiso de la organización de conocer las normas de seguridad vial que tienen implantadas sus empresas proveedoras, así como el cumplimiento de los ámbitos relacionados con los derechos humanos en el trabajo (tales como la no discriminación, trabajo forzoso, trabajo infantil, libertad de asociación, empleo justo, condiciones de trabajo justas, cumplimiento de tiempos de trabajo, diversidad e inclusión, respeto a las comunidades locales, entorno de trabajo seguro y saludable, accesibilidad, etc.).

Caso 23 Sistema de calificación de los proveedores -ENDESA

Desde Endesa acompañan a su cadena de suministro a lo largo del proceso de compra, concienciando a los proveedores en el compromiso con la sostenibilidad, los derechos humanos, y la seguridad y salud laboral, tal y como se recoge en el Plan de Sostenibilidad 2024 - 2026.

A lo largo del proceso de compra se encuentran distintos hitos en los que el proveedor certifica su nivel de compromiso con estos aspectos (ambientales, derechos humanos y seguridad y salud laboral).

Uno de los hitos principales del proceso de compra es la Calificación de Proveedores, durante la cual se evalúa el cumplimiento de requisitos técnicos, económicos, financieros, legales, éticos y de honorabilidad, con el fin de garantizar el nivel adecuado de calidad y fiabilidad en el caso de adjudicación de contratos.

Además, durante este proceso se verifica el cumplimiento del proveedor en relación con aspectos de sostenibilidad: ambientales, de derechos humanos y de seguridad y salud laboral. Consideran que la actuación de los proveedores, además de garantizar los estándares de calidad necesarios, debe ir acompañada del compromiso de adoptar las mejores prácticas en los aspectos mencionados.

Asimismo, solicitan a los proveedores en sus procesos de licitación el cumplimiento de requisitos relacionados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como, por ejemplo, el certificado en huella de carbono o el cumplimiento de determinados criterios sociales (contratación de personal local, fomento de empleo de la mujer, contratación de personas en riesgo de exclusión social, seguridad y salud en el trabajo…). Estos requisitos de sostenibilidad con los que el proveedor se compromete durante el proceso de licitación se incluyen en el contrato.

Dentro del proceso de evaluación de los requisitos de sostenibilidad se prevé la realización de auditorías, que pueden conllevar visitas "on site", para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para trabajar con Endesa.

Fuente: Plan de Sostenibilidad de Endesa

5.3.3 Sociedad

5.3.3.1 *Comunidades locales:*

Colaborar activamente con las autoridades públicas en el apoyo de las campañas de concienciación sobre la seguridad vial o pactos para mejorar la seguridad vial, así como tener presencia y colaboración activa en los principales foros y encuentros sobre seguridad vial difundiendo su compromiso con esta temática.

Caso 24 Campañas de sensibilización sobre seguridad vial para la infancia y los jóvenes – MUTUA MADRILEÑA

Desde 2010, junto con la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme) desarrollan una campaña de prevención de accidentes entre los jóvenes bajo el lema "Agárrate a la vida", que se desarrolla en los centros universitarios españoles.

El núcleo del proyecto son conferencias en las que se explica a los jóvenes cómo mantener una actitud responsable al volante para evitar accidentes de circulación, cuáles son las causas de estos y qué consecuencias pueden tener las actitudes imprudentes al volante. Las charlas son impartidas en horas lectivas por un profesional sanitario especializado en emergencias (061, Samur, helicópteros, etc.) o en atención hospitalaria, en colaboración con una persona parapléjica o tetrapléjica cuya lesión medular se haya producido por un accidente de tráfico y que es técnico de seguridad vial.

Otra iniciativa es "Te puede pasar" para la prevención de la siniestralidad entre niños y adolescentes, cuyo objetivo es transmitir a este colectivo cómo se pueden prevenir los accidentes de tráfico, cuáles pueden ser las causas y qué consecuencias pueden tener las actitudes imprudentes al volante.

A lo largo de la sesión, un equipo de profesionales formado por un médico o enfermero y una persona con una lesión medular producida por un accidente abordan las causas que producen los accidentes y las formas de evitarlos, cuáles son sus consecuencias y cómo actuar en caso de siniestro para no agravar las lesiones existentes. Para comunicar mejor con el público infantil, las presentaciones se realizan de forma amena y atractiva, con vídeos ilustrativos, y se adaptan a las edades de los asistentes. Posteriormente tiene lugar un coloquio en el que los niños aclaran dudas o piden más información.

Los principales resultados de estas iniciativas han sido:

- En la iniciativa "Agárrate a la vida", se han impartido más de 1.500 conferencias a más de 65.000 universitarios de centros públicos y privados españoles.
- En la iniciativa "Te puede pasar" en el año 2022 se han realizado 230 conferencias en centros de enseñanza de primaria y secundaria, con la asistencia de 8.300 alumnos.

Fuente: web de la Fundación MutuaMadrileña

Otra forma de participar activamente con las comunidades locales puede ser a través del desarrollo de programas de sensibilización y educación sobre la seguridad vial en la comunidad local centrados en colectivos vulnerables, en colaboración con entidades sociales y expertos en la materia, así como la organización de cursos específicos de seguridad vial en colaboración con entidades terceras (universidades, escuelas de negocio, asociaciones, etc.).

Caso 25 Acuerdo con UNICEF para la mejora de la seguridad vial en países terceros - ABERTIS

La Fundación Abertis mantiene una alianza con UNICEF desde 2017, afianzando así su compromiso en la lucha contra una de las principales causas de muerte en niños, niñas y adolescentes en el mundo: los accidentes de tráfico.

El acuerdo, que se materializa a través del proyecto "Rights of way", ya ha impactado en la seguridad vial de 1,9 millones de niños, niñas y jóvenes en Brasil, Jamaica, Filipinas e India.

En la primera fase de implantación, entre 2017 y 2022, el foco del trabajo fue la mejora de la seguridad vial en los trayectos de los niños, niñas y jóvenes a la escuela y la reducción de las lesiones de tráfico, logrando impactar a cerca de 267.000 niños, niñas y jóvenes de los tres países.

En la segunda fase del proyecto, que se alargará hasta 2025, se están impulsando acciones en Brasil como la iniciativa "Geração que Move", enfocada en promover una movilidad urbana segura en las zonas y barrios mal conectados de las ciudades de São Paulo y Río de Janeiro a través de la participación juvenil. Un total de 10.600 jóvenes han liderado el debate sobre la movilidad urbana, llegando con consejos e información práctica sobre cómo mejorar la seguridad vial a cerca de 166.000 adolescentes.

En India, se está implantando un proyecto de seguridad vial en colaboración con el Ministerio de Transporte por Carretera y Autopistas, el Ministerio de Salud y Bienestar Familiar, el Ministerio de Educación y el Departamento de Policía de Tráfico en los estados de Telangana, Maharashtra y Gujarat. Casi 8.000 estudiantes del país han estado involucrados en acciones de sensibilización desarrolladas en las escuelas sobre seguridad vial y se ha llegado a 1,5 millones de niños y adolescentes más con consejos para mejorar la movilidad en el marco del programa nacional de Salud y Bienestar Escolar.

En México, se ha incorporado un nuevo proyecto que tiene como objetivo impulsar el acceso a educación STEM (estudios vinculados a ciencia y tecnología) a niñas y adolescentes de 12 a 16 años que estudian en escuelas de municipios con altos niveles de pobreza. Este programa busca fomentar una percepción positiva de las disciplinas STEM entre más de 9.000 mujeres estudiantes, promoviendo su participación en las aulas y nutriendo el talento femenino en ámbitos como el de la seguridad vial y el de las infraestructuras.

Fuente: web de la empresa Abertis

Además, se pueden realizar acciones divulgativas durante eventos relacionados con la seguridad vial, como puede ser el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el trabajo, en el Día Mundial de las víctimas de tráfico, o en la Semana Europea de la Movilidad, de manera que la empresa pueda compartir con la sociedad las experiencias y resultados de las iniciativas sobre seguridad vial que se desarrollan internamente.

Caso 26 Participación en el Día Mundial de las víctimas de tráfico y en la Semana Europea de la Movilidad - RENAULT

Desde la Fundación Renault Group España, en el área Social, colaboran con entidades del tercer sector para apoyar proyectos de inclusión, diversidad e igualdad hacia una movilidad universal.

En este marco, han participado en el Día Mundial en recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, así como en la Semana Europea de la Movilidad, por su compromiso con la formación como mecanismo para reducir los siniestros viales, desarrollando actividades con los colectivos asociados.

Fuente: web de la Fundación Renault

5.3.3.2 Política pública:

Se puede plantear como medida de seguridad vial el impulso a la implantación de la norma ISO 39001: Sistema de Gestión de la Seguridad Vial en la empresa[25], como herramienta que permita a las diferentes organizaciones reducir, y si es posible eliminar, la incidencia de las consecuencias de los accidentes de tráfico para la salud de los trabajadores.

La norma ISO 39001 es una herramienta internacional que establece los requisitos mínimos para identificar, evaluar y controlar los riesgos, de manera proactiva, relacionados con la seguridad vial, que busca reducir y eliminar las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico. La norma se basa en el fomento de buenas prácticas y en el compromiso de las organizaciones que interactúan con el sistema vial, como gobiernos, autoridades de tráfico, asociaciones de seguridad y empresas privadas.

Solamente se circunscribe a la gestión de la seguridad vial (en procesos, actividades relacionadas y funciones de la empresa) y, por tanto, no establece requisitos técnicos o de calidad de los productos o servicios de transporte. Se dirige a múltiples actores (empresas de transporte de personas y/o mercancías,

25 https://www.aenor.com/certificacion/transporte-y-logistica/seguridad-vial-39001

entidades públicas o privadas que diseñan, construyen o hacen labores de mantenimiento de la infraestructura vial, titulares de las vías, polos generadores de tráfico como centros comerciales, escuelas, espacios de eventos, etc.)

Caso 27 Implantación de la certificación ISO 39001 – TRANSPORTE LASARTE

Transporte Lasarte es una empresa enfocada en soluciones logísticas integrales en Europa y el norte de África, que tiene la responsabilidad social como motor de crecimiento.

bmc

CERTIFICADO DE REGISTRO

El cual garantiza que:

TRANSPORTES LASARTE, S.A.

Ha sido auditada y cumple con los requisitos del estándar ISO 39001:2013 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial

Alcance de la certificación

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

Basado en su lema "Juntos somos uno", son conscientes del poder transformador de la empresa en la sociedad, y por ello se basan en 3 pilares, el desarrollo socioeconómico de la zona, la apuesta por la mejora de la seguridad de sus empleados, y además tienen una responsabilidad con el entorno ambiental de la zona donde operan.

Por este motivo, buscan reducir al máximo el impacto del transporte en el entorno donde operan y llevar a cabo la actividad de una forma ética, sostenible y totalmente segura, tanto en la carretera como en sus instalaciones, que se plasma a través de la obtención del certificado 39001:2013 de Seguridad Vial en la empresa, que les acredita como cumplidores de los requisitos mínimos para un sistema de gestión de la seguridad del tráfico en carretera, con el objetivo de evitar y prevenir problemas derivados del tráfico y la conducción.

Fuente: web de la empresa Transporte Lasarte

Adhesión a la Carta Europea de la Seguridad Vial[26], iniciativa promovida por la Comisión Europea, como red europea de la sociedad civil para la mejora de la seguridad vial, en la que se pueden compartir buenas prácticas, plantear retos, proponer soluciones y colaborar.

Desde su fundación, en 2004, más de 3.500 entidades públicas y privadas se han comprometido con la Carta y, de ellas, más de 1.000 son españolas, tanto asociaciones y empresas, como universidades, escuelas, personas físicas y entidades públicas. Cada año, la Carta Europea organiza los "Premios a la Excelencia en Seguridad Vial" para dar a conocer las buenas prácticas de los miembros participantes.

26 https://road-safety-charter.ec.europa.eu/

Caso 28 Enlace nacional a la Carta Europea de la Seguridad Vial - FUNDACIÓN MAPFRE / FESVIAL

La Fundación MAPFRE tiene como foco el compromiso con el objetivo cero (víctimas mortales y heridos grave), y por este motivo, se adhirieron como miembros de la Carta Europea de la Seguridad Vial, sino que además han sido el Enlace Nacional, organizando y apoyando iniciativas que movilizan, tanto a la sociedad civil como a las instituciones, para la adopción de medidas efectivas que mejoren la seguridad vial, enfocados hacia una movilidad segura, sana y sostenible. En estos momentos el enlace es la Fundación Fesvial.

El hecho de que estén adheridos a la Carta Europea les permite contribuir a extender la idea de que la seguridad vial es, más que un objetivo común, una responsabilidad compartida de todos los actores sociales, dar a conocer las buenas prácticas en seguridad vial de la empresa hacia otras organizaciones, y formar parte de una comunidad que pone en relieve la importancia de la seguridad vial en todos los países de la UE y fuera de ella.

Fuente: web de la Fundación MAPFRE

Adhesión al Sello de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa[27] de la DGT, como reconocimiento público a la empresa por su apuesta por reducir la siniestralidad vial laboral dentro de sus planes de prevención.

Su objetivo es reconocer, fomentar e incentivar la gestión de la seguridad vial laboral mediante la implantación de Planes de Movilidad Segura y Sostenible en las empresas, y dar visibilidad a las empresas que están realizando este esfuerzo.

Este sello, fue creado en 2016 por el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales y la Jefatura Provincial de Tráfico de Asturias, y posteriormente se ha implementado en Cantabria (denominado Proyecto Circula) y en La Rioja, con el propósito de extenderlo al resto de comunidades autónomas.

27 https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/la-dgt-presenta-el-sello-de-movilidad-segura-en-la-empresa/

Caso 29 Galardón por su participación en el Proyecto Circula de Cantabria - COPSESA

La constructora COPSESA fue galardonada por su participación en el proyecto Circula. Este proyecto ha sido promovido por el Instituto cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo, en colaboración con la Dirección General de Tráfico a través de la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria, y busca ir más allá del mero cumplimiento de la normativa en prevención de riesgos laborales, con la concienciación de la sociedad cántabra en general, y las empresas y trabajadores en particular, de la importancia de la seguridad vial en la empresa.

COPSESA ha desarrollado un Plan de Seguridad Vial Laboral donde define medidas con el objetivo de conseguir una gestión eficiente y sostenible de todos los desplazamientos, consiguiendo así reducir la exposición al riesgo de accidentes de tráfico y los impactos ambientales de los mismos. Al optimizar los desplazamientos, las personas que trabajan en COPSESA obtienen otros beneficios directamente relacionados con la salud, como bienestar físico y psicológico.

Los ejes del Plan de Seguridad Vial Laboral son: movilidad sostenible, movilidad segura, movilidad competitiva y movilidad saludable. La empresa trabaja en medidas encaminadas a eliminar los desplazamientos innecesarios, el acortamiento de los desplazamientos existentes y el fomento de las formas de desplazamiento sostenible.

Fuente: web de la empresa COPSESA

Participar en alguno de los premios relacionados con la seguridad vial (Premios a la Excelencia en Seguridad Vial, Premios Ponle Freno, etc.) presentando las iniciativas de la organización asociada a esta temática, que puedan servir de referencia para otras entidades, así como dar visibilidad a estas actuaciones hacia los grupos de interés.

Caso 30 Galardón en la categoría "Seguridad vial laboral "en los Premios Ponle Freno - ELSAMEX GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

La empresa Elsamex Gestión de Infraestructuras resultó ganador, en la categoría de "Mejor iniciativa de Seguridad Vial laboral" de los Premios 2022 Ponle Freno, por su sistema de balizamiento "BLIAS", que consiste en un artefacto integrado en el vehículo que permite el balizamiento de sus operadores cuando salen a la vía.

"Ponle Freno", plataforma de acción social impulsada por el grupo Atresmedia junto a Fundación AXA, organiza anualmente estos Premios dirigidos a reconocer el esfuerzo y la implicación de personas y entidades en su empeño por mejorar la seguridad vial y reducir el número de víctimas de tráfico.

Fuente: Premio 2022 Ponle Freno – mejor iniciativa Seguridad Vial Laboral y enlace al video de Elsamex Gestión de Infraestructuras

Organizar algún tipo de evento relacionado con la seguridad vial (como pueden ser unos premios, un concurso o unas becas….) que permita poner en evidencia el compromiso de la empresa con la seguridad vial, y además contribuir a dar visibilidad a las iniciativas que estén desarrollando otras entidades o potenciando el conocimiento sobre esta temática.

Caso 31 Creación de los Premios a las mejores prácticas preventivas - ASEPEYO

La actividad preventiva ha sido y es un objetivo que Asepeyo ha asumido desde el inicio, entendiendo que la prevención es la mejor forma de actuar en los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales.

Por ello, convoca unos premios, de carácter bienal (que llevan 12ª ediciones) con el objetivo de reconocer y premiar a aquellas empresas asociadas a Asepeyo que, habiendo presentado sus propuestas, hayan destacado por sus acciones en materia de prevención de riesgos laborales.

Se reconocen, especialmente, aquellas prácticas que tengan en cuenta la perspectiva de género y la diversidad de colectivos, y que también hayan implantadas o mejoradas y evaluadas positivamente su eficacia con anterioridad a la presentación de su candidatura al premio.

Estos premios, denominados "Premios Asepeyo Antoni Serra Santamans a las mejores prácticas preventivas" se componen de 7 categorías:

1. Premio a la mejor práctica preventiva en la pequeña y mediana empresa: medida o solución preventiva para la eliminación, reducción y/o control de un riesgo laboral o las prácticas que formen parte del sistema de gestión de la prevención.

2. Premio a la innovación preventiva: utilización innovadora de las nuevas tecnologías para reducir o eliminar riesgos e integrar la prevención en el día a día de las personas y empresas.

3. Premio a la mejor campaña de sensibilización preventiva: campaña más eficaz y original que logre informar, sensibilizar y/o concienciar sobre temas preventivos laborales.

4. Premio a la mejor práctica de hábitos saludables: iniciativa, medida, actividad dentro del ámbito de los hábitos saludables en el entorno laboral.

5. Premio a la mejor práctica de seguridad vial laboral: iniciativa, medida, actividad dentro del ámbito de la seguridad vial laboral.

6. Premio a la mejor práctica preventiva del colectivo de trabajadores especialmente sensibles: prácticas, acciones o medidas preventivas enfocadas a todos los trabajadores y que tengan en consideración el colectivo de los trabajadores especialmente sensibles.

7. Premio a la mejor contribución preventiva de la representación institucional de trabajadores y empresarios: prácticas, acciones o medidas preventivas cuyo diseño y desarrollo sea el resultado de una eficaz cooperación llevada a cabo en el seno de la organización a través de la representación institucional de trabajadores y empresa.

Fuente: web de los Premios a las mejores prácticas preventivas

5.3.3.3 *Evaluación de la repercusión social de los proveedores:*

Basándose en un proceso de contratación sostenible, para reforzar la política de sostenibilidad de la empresa, se debería incluir criterios de ámbito social a lo largo de todo el proceso que permitan solicitar y evaluar las actividades de carácter social que realicen las empresas que conforman la cadena de suministro (proveedores, contratistas y subcontratistas). Siendo alguna de estas medidas las que se detallan a continuación:

- Realización de prácticas comerciales éticas, relacionadas con la transparencia, la rendición de cuentas, la competencia leal, o evitar la corrupción o soborno.
- Incorporación de la diversidad, la inclusión y la no discriminación en la gestión de los recursos humanos o en el propio lugar de trabajo (como la integración en la plantilla de trabajadores discapacitados, paridad de género en la junta directiva, contar con un plan de igualdad fomentando la igualdad de oportunidades...)
- Promoción de la formación y el acceso al empleo para los jóvenes (como por ejemplo la contratación de recién graduados en técnicos de movilidad, o de estudiantes en prácticas en carreras como seguridad y salud, seguridad vial y tráfico…)
- Respeto de los derechos humanos, más allá de las obligaciones legales, con acciones que apoyen el bienestar y la protección de las personas empleadas (como por ejemplo la no violación de las normas de seguridad, el trabajo forzoso de los empleados…).
- Colaboración con la sociedad y los grupos de interés con los cuales interactúa (a través de proceso de compra socialmente responsables, contar con proveedores locales, participar o poner en marcha acciones con instituciones públicas para apoyar a la comunidad en la que opera…)

Caso 32 Programa y Política de Diversidad de Proveedores - SECURITAS DIRECT

Su prioridad es fomentar el abastecimiento sostenible a través del compromiso con sus proveedores, suministradores y socios, realizando evaluaciones ESG y solicitando el cumplimiento de las Normas para Proveedores y Código Ético.

Por ello, son exigentes con las normas de comportamiento de los proveedores, utilizando diferentes herramientas para trasladar la relevancia de este asunto, entre ellas, la Política de Adquisiciones y el Comité de Cumplimiento de Adquisiciones.

La Política de Adquisiciones establece las normas para el proceso de contratación de bienes y servicios, abarcando todo el proceso desde la adquisición hasta el pago. Por su parte, el Comité de Cumplimiento de Adquisiciones es el órgano responsable del seguimiento y supervisión, e identifica periódicamente incumplimientos significativos de la misma, revisando también excepciones que pueden surgir.

Además, han puesto en marcha, en el primer trimestre de 2023, el Programa de Diversidad de Proveedores que tiene como objetivo añadir diversidad a la base de proveedores cualificados, lo que incluye SBE (pequeñas empresas), MBE (empresas de minorías), WBE (mujeres empresarias) y empresas que tienen una política de diversidad, gobernanza y procedimientos para apoyar la diversidad en el lugar de trabajo, además de informar sobre la representación de las mujeres y una política de igualdad salarial.

Acompañado de la supervisión en el cumplimiento de la Política de Diversidad de Proveedores (y de sus subcontratistas), que abarcan los derechos laborales y la prohibición del trabajo infantil, los derechos humanos, las normas de seguridad y salud, las prácticas salariales justas y la tolerancia cero con la discriminación.

Fuente: Memoria de Sostenibilidad 2023

5.3.4 Responsabilidad sobre productos

5.3.4.1 Seguridad y salud de los clientes:

Difundir y formar a los clientes en prácticas seguras de conducción aplicables en sus desplazamientos diarios con sus vehículos, y puedan transmitir a su entorno familiar:

- sensibilizando sobre la influencia del estado físico y mental en la conducción, adoptar una actitud relajada y educada en la conducción, el respeto y la tolerancia hacia los demás conductores, identificar los potenciales indicios de riesgo y anticipación a los riesgos
- ofreciendo cursos sobre técnicas de conducción segura, conducción defensiva y preventiva, conducción ecológica...

- utilizando simuladores de conducción para experimentar las consecuencias de una conducción inadecuada y los riesgos que conlleva
- informando del material disponible en la página web de la DGT sobre conducción segura
- elaborando píldoras sobre consejos de salud, sistemas ADAS, etc.

Caso 33 Cursos de conducción segura para los clientes - ARVAL RENTING

En los Informes RSC, dentro del "Pilar 3 – Comunidad", en el área de "Influencia y actuación para la seguridad del conductor", se detalla la iniciativa "Driver Safety" que ofrece a todos sus clientes en casi todos los mercados. Son módulos de formación y talleres diseñados para crear un cambio de actitud duradero entre los conductores, en el marco del programa Arval Driving Excellence.

En concreto, en España, se realiza en colaboración con la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), que consiste en la realización de un curso de carácter teórico-práctico, y de tres horas de duración, para continuar con tres talleres prácticos de simulación, donde los asistentes, por grupos, ponen en práctica lo aprendido, a través de tres simuladores: las gafas de realidad virtual de alcohol y drogas, el simulador de vuelco, y el de conducción.

Fuente: Informe de Sostenibilidad 2023 y Fundación CNAE

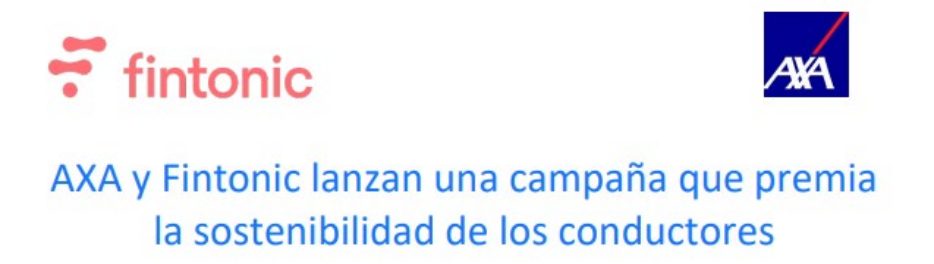
5.3.4.2 Etiquetado de los productos y servicios:

Establecer, dentro de la organización, procedimientos relativos al etiquetado de sus productos y servicios como instrumento de información al consumidor sobre el cumplimiento de los criterios de seguridad vial (por ejemplo, los vehículos con distintivo Euro NCAP que ayuda a conocer el desempeño del vehículo ante las amenazas a la seguridad, o bien los neumáticos con el etiquetado europeo que indican, entre otros, el nivel de adherencia en superficies mojadas o el agarre en hielo, etc.)

También se puede informar a los clientes de los beneficios de adquirir unos vehículos que tengan una serie de elementos mínimos de seguridad para una conducción segura, impulsar la sensibilización sobre prácticas responsables de seguridad vial, o bien distribuir entre los clientes las normas de seguridad vial que la organización está poniendo en marcha.

Caso 34 Campaña que recompensa la conducción segura y eficiente de los asegurados - AXA SEGUROS

AXA España y Fintonic lanzaron, en 2021, una campaña que recompensaba el compromiso de los asegurados por la conducción responsable, la seguridad vial y la sostenibilidad.



Para ello, se premiaba a aquellos conductores, que fueran asegurados, que habían reducido su gasto en combustible (al menos un 10%) y no hubieran sido responsables de un siniestro de tráfico en los últimos 12 meses. La cuantía máxima del premio a la que podían acceder, en función del porcentaje de ahorro de combustible, era de 60 euros en el caso de los coches y de 30 euros para las motocicletas.

Fuente: nota de prensa de Axa Seguros

5.4 Apuesta por la seguridad vial en la estrategia empresarial

Otra forma de evidenciar el compromiso de las organizaciones por la seguridad vial es plasmarlo, de manera inequívoca, dentro de su estrategia empresarial con el objetivo final de impulsar un nuevo modelo de movilidad cada vez más sostenible, innovador, eficiente y seguro.

Por ello, debe reflejarse claramente en la Estrategia de Sostenibilidad de la organización, con una serie de actividades identificadas en su plan de actuaciones anual, que debiera estar alineada con los marcos internacionales de la seguridad vial, como son los valores recogidos en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, así como la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), ambos de Naciones Unidas.

Caso 35 Estrategia de Sostenibilidad enfocada en la seguridad vial como uno de sus ejes prioritarios - ABERTIS

Dentro de la Estrategia de Sostenibilidad 2022-2030, en su Informe de Gestión anual, la entidad plasma la prioridad que supone la seguridad vial para la empresa en uno de los tres ejes estratégicos:

- Descarbonización
- Seguridad vial
- Cultura corporativa

El eje de la seguridad vial se ha denominado el Eje 3 "Somos responsables y conscientes" que se centra en estos ámbitos:

- Garantizar y promover la seguridad vial y la salud laboral
- Asegurar la igualdad de oportunidades y potenciar la calidad del empleo
- Generar sinergias positivas con la comunidad local

Garantizamos y promovemos la seguridad vial y la salud laboral

> *Los accidentes laborales y de tráfico en las autopistas, el riesgo de desigualdad laboral, el ruido y otras molestias que generan las autopistas y conciernen a las comunidades locales, constituyen los principales impactos que tienen las actividades de Abertis en los grupos de interés. Para mitigarlos, el Grupo busca*

crear valor mediante la implantación de medidas de seguridad vial, seguridad y salud laboral para todos los empleados, ofreciendo empleo de calidad y asegurando la diversidad e igualdad de oportunidades, el desarrollo profesional, y promoviendo la participación en proyectos sociales que aportan valor a las comunidades donde opera Abertis.

Donde detallan las diferentes acciones de la empresa en esta temática, como es la implementación de un sistema de gestión de la seguridad vial propio, basado en la ISO 39001, que han contribuido a disminuir el número total de accidentes viarios con víctimas en todos los países donde operan.

Además, indican su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, sobre todo en aquellos relacionados con las infraestructuras, el crecimiento económico y la salud, por su vinculación directa entre el transporte con la sostenibilidad y la innovación:

Este hecho también se confirma en la presencia dentro del "Índice de contenidos GRI" que se encuentra en el Informe de Gestión, donde hay un apartado concreto dedicado a la seguridad vial con los indicadores asociados (el índice de accidentalidad y el índice de mortalidad):

Estándar	Contenido	Ubicación	Omisión	Verificación Externa
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	29-31		√
	306-3 Residuos generados	30-31, 92 Nota de contenidos (h)		√
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	29-31		√
	306-5 Residuos destinados a eliminación	29-31		√
Seguridad vial				
GRI 3: Temas materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	8-11, 36-37; IDG 40-44		√
	Índice de mortalidad	38-39		√
	Índice de accidentalidad	38-39		√

Fuente: Estrategia de Sostenibilidad 2022-2030 – Informe de Gestión

6

ANEXO 1: ESTRUCTURA DE LAS NORMAS EUROPEAS DE ELABORACIÓN DE INFORMES DE SOSTENIBILIDAD (NEIS)

La intención de la Comisión Europea es crear una serie de paquetes de normas, definidas por el EFRAG, (European Financial Report Advisory Group)[28], quien fue designado por la Comisión como entidad encargada de elaborar las normas europeas de información sobre sostenibilidad (NEIS) por su experiencia previa en la adopción de las normas internacionales de presentación de información financiera, y que se está divulgando por el ICAC[29].

Este paquete de normas se puede englobar en cuatro áreas:

- NEIS generales, aplicables a todas las entidades obligadas a presentar informes, independientemente de la naturaleza de su actividad.
- NEIS sectoriales, aplicables a entidades obligadas a presentar informes pertenecientes a un sector específico.
- NEIS específica para PYMES cotizadas.
- NEIS voluntaria para PYMES no cotizadas. La directiva prevé la posibilidad de que las pequeñas y medianas empresas cuyos valores no estén admitidos a negociación en un mercado regulado de la Unión también opten por reportar información sobre sostenibilidad bajo una norma de adopción voluntaria.

Para ayudar en el proceso de puesta en marcha de las normas, se ha elaborado un material de apoyo[30] en formato de guías técnicas de implementación, que tratan los aspectos más complejos de la implementación de las NEIS, así como una plataforma de preguntas frecuentes.

NEIS Generales

Dentro de las NEIS generales, existen diversos bloques de normas que abarcan diferentes aspectos de la sostenibilidad:

28 https://www.efrag.org/en/sustainability-reporting
29 https://www.icac.gob.es/sostenibilidad/informacionsostenibilidad
30 https://www.efrag.org/en/sustainability-reporting/esrs-workstreams/implementation-support

- NEIS Transversales:
  - NEIS 1: Requisitos generales.
  - NEIS 2: Información general.
- NEIS Ambientales:
  - NEIS E1: Cambio climático.
  - NEIS E2: Contaminación.
  - NEIS E3: Recursos hídricos y marinos.
  - NEIS E4: Biodiversidad y ecosistemas.
  - NEIS E5: Uso de los recursos y economía circular.
- NEIS Sociales:
  - NEIS S1: Personal propio.
  - NEIS S2: Trabajadores de la cadena de valor.
  - NEIS S3: Colectivos afectados.
  - NEIS S4: Consumidores y usuarios finales.
  - NEIS Gobernanza:
  - NEIS G1: Conducta empresarial.

NEIS Sectoriales

Desarrollar estándares sectoriales que definan la información sectorial que deben reportar las empresas que pertenecen a dichos sectores. Actualmente se han elaborado varios estándares sectoriales:

- Minería, canteras y minería del carbón.
- Petróleo y gas.
- Transporte por carretera.
- Agricultura, Ganadería y Pesca.
- Textiles, complementos, calzado, joyería.
- Producción de energía y servicios al público.
- Alimentos y bebidas.
- Instituciones financieras, es decir, banca, mercados de capitales y seguros.

NEIS de Pymes cotizadas

La NEIS de PYMES cotizadas entrará en vigor el 1 de enero de 2026, con la opción de exclusión adicional de dos años. Se compone de dos grandes bloques, divididos a su vez en secciones:

- Bloque general:
  - Sección 1: Requisitos generales
  - Sección 2: Información general
  - Sección 3: Políticas, acciones y objetivos

- Bloque métricas específicas:
    - Sección 4: Medio Ambiente
    - Sección 5: Sociales
    - Sección 6: Conducta de negocios

NEIS Voluntaria para PYMES

Norma voluntaria de presentación de informes de sostenibilidad para las PYMES que no cotizan en mercados secundarios regulados en la UE. Este Proyecto de Norma propone una herramienta de presentación de informes sencilla para ayudar a las micro, pequeñas y medianas empresas que no cotizan a responder a las solicitudes de información sobre sostenibilidad que reciben de sus contrapartes comerciales de manera eficiente y proporcionada, así como para facilitar su participación en la transición hacia una economía sostenible.

Está estructurado en los siguientes módulos:

- Módulo Básico
- Módulo de información cualitativa sobre Políticas, Acciones y Metas (PAT)
- Módulo de Socios Comerciales.

7

ANEXO 2: ESTRUCTURA DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD GRI

Los Estándares GRI son las buenas prácticas internacionales diseñadas para informar al público de una variedad de impactos económicos, ambientales y sociales (ESG), y la presentación de informes de sostenibilidad a partir de estos Estándares proporciona información acerca de las contribuciones positivas o negativas de las organizaciones al desarrollo sostenible.

Los Estándares GRI son un sistema modular de estándares interrelacionados basados en 3 series:

- Estándares Universales GRI, que se aplican a todas las organizaciones. Contienen elementos básicos:
  - Fundamentos: presenta el propósito y el sistema de los Estándares GRI, explica conceptos clave y define los requerimientos y los principios para la elaboración de informes conforme a los Estándares GRI.
  - Contenidos generales: contenidos que la organización utiliza para presentar información sobre sus prácticas y otros detalles organizacionales, como sus actividades, gobernanza y políticas.
  - Aspectos materiales: ofrece orientaciones y el paso a paso sobre cómo determinar los temas materiales, cuál es el proceso de determinación de los temas materiales, y sobre cómo gestionar cada tema.
- Estándares Sectoriales GRI, que se aplican a sectores concretos (petróleo y gas; carbón; agricultura, acuicultura y pesca; minería).
- Estándares Temáticos GRI, que incluyen contenidos pertinentes para un tema determinado (desempeño económico; presencia en el mercado; impactos económicos indirectos; prácticas de abastecimiento; anticorrupción; competencia desleal; fiscalidad; materiales; energía; agua y efluentes; biodiversidad; emisiones; efluentes y residuos; evaluación ambiental de proveedores; empleo; relaciones trabajador-empresa; seguridad y salud en el trabajo; formación y educación; diversidad e igualdad de oportunidades; no discriminación; libertad de asociación y negociación colectiva; trabajo infantil; trabajo forzoso u obligatorio; prácticas en materia de seguridad; derechos de los pueblos indígenas; comunidades locales; evaluación social de proveedores; política pública; seguridad y salud de los clientes; marketing y etiquetado; privacidad del cliente).

Por tanto, en base a los Fundamentos y los Contenidos generales, se pueden definir cuáles son los Aspectos Materiales priorizados en la organización, que se plasman en la matriz de materialidad. Estos Aspectos materiales reflejan los efectos económicos, ambientales y sociales (ESG) significativos de la empresa o bien aquellos que tienen un peso destacado en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés.

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES

APARTADOS	DESCRIPCIÓN
ESTRATEGIA Y ANÁLISIS	La visión general y la estrategia a corto, mediano y largo plazo, con especial atención a la gestión de los efectos económicos, ambientales y sociales significativos propiciados por la organización.
ESTRATEGIA Y ANÁLISIS	Los principales efectos (económicos, ambientales y sociales), riesgos y oportunidades que puedan asociarse a las actividades resultantes de su relación con otras entidades (por ejemplo, proveedores, clientes, grupos de interés o comunidades locales).
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN	Imagen general de las características de la organización (nombre, forma jurídica, marcas, productos y servicios, sede central y filiales, países donde opera, mercados, organización, cadena de suministro, ventas e ingresos, activos, accionistas, participación en iniciativas externas..)
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA	Determinar cuáles son los Aspectos materiales más relevantes y sus impactos (económicos, ambientales y sociales) más significativos partiendo de las actividades de la empresa; la repercusión (interna y/o externa) en las actividades, los productos, los servicios y las relaciones de la organización; y las expectativas y los intereses fundamentales de los grupos de interés.

APARTADOS	DESCRIPCIÓN
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS	Visión de conjunto (elección, frecuencia, formatos, problemas clave, evaluación) de la participación de los grupos de interés (clientes, empleados, sindicatos, accionistas, proveedores, sociedad civil, comunidades locales) en la organización, no solamente para la elaboración de la memoria.
PERFIL DE LA MEMORIA	Visión de conjunto de la información básica de la memoria, el Índice de contenido GRI y el enfoque con relación a la verificación externa.
GOBIERNO	Describir la estructura de gobierno y su composición; papel del órgano superior de gobierno a la hora de establecer los propósitos, valores y estrategia de la organización; evaluación de las competencias y desempeño del órgano superior de gobierno; funciones del órgano superior de gobierno en el ámbito de gestión del riesgo; funciones del órgano superior de gobierno en la elaboración de memorias de sostenibilidad; funciones del órgano superior de gobierno en la evaluación del desempeño económico, ambiental y social; y retribución e incentivos.
ÉTICA E INTEGRIDAD	Visión de conjunto de los valores, principios, estándares y normas de la organización; sus mecanismos internos y externos de asesoramiento en pro de una conducta ética y lícita; sus mecanismos internos y externos de denuncia de conductas poco éticas o ilícitas y de asuntos relativos a la integridad.

ASPECTOS MATERIALES

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	ASPECTOS
ECONOMÍA		• Desempeño económico • Presencia en el mercado • Consecuencias económicas indirectas • Prácticas de adquisición
MEDIO AMBIENTE		• Materiales • Energía • Agua • Biodiversidad • Emisiones • Efluentes y residuos • Productos y servicios • Cumplimiento regulatorio • Transporte • General • Evaluación ambiental de los proveedores • Mecanismos de reclamación en materia ambiental

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	ASPECTOS
DESEMPEÑO SOCIAL	Prácticas laborales y trabajo digno	• Empleo • Relaciones entre los trabajadores y la dirección • Seguridad y salud en el trabajo • Capacitación y educación • Diversidad e igualdad de oportunidades • Igualdad de retribución entre mujeres y hombres • Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores • Mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales
DESEMPEÑO SOCIAL	Derechos humanos	• Inversión • No discriminación • Libertad de asociación y negociación colectiva • Trabajo infantil • Trabajo forzoso • Medidas de seguridad • Derechos de la población indígena • Evaluación • Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos • Mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos
DESEMPEÑO SOCIAL	Sociedad	• Comunidades locales • Lucha contra la corrupción • Política pública • Prácticas de competencia desleal • Cumplimiento regulatorio • Evaluación del impacto social de los proveedores • Mecanismos de reclamación por impacto social
DESEMPEÑO SOCIAL	Responsabilidad sobre productos	• Seguridad y salud de los clientes • Etiquetado de los productos y servicios • Comunicaciones de Mercadotecnia • Privacidad de los clientes • Cumplimiento regulatorio

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS

APARTADOS	DESCRIPCIÓN
Enfoque de gestión	La Información sobre el enfoque de gestión permite que la organización describa el modo en que la organización identifica, analiza y responde a sus impactos materiales, reales y potenciales, en los ámbitos económico, ambiental y social.
Indicadores	Ofrecen información sobre el desempeño o los efectos económicos, ambientales y sociales de la organización en referencia a sus Aspectos materiales.

En caso de que una organización quiera elaborar su informe de sostenibilidad centrada en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo, cuenta con un estándar específico sobre esta temática, el Estándar específico GRI 403 Seguridad y salud en el trabajo, que permite a las organizaciones presentar información acerca de la gestión y evaluación del desempeño de la seguridad y salud en el trabajo, así como sus impactos vinculados y la manera en que gestionan estos impactos.

Es preciso indicar que el Estándar específico GRI 403 se centra en la seguridad y salud en el trabajo, y por tanto aborda las condiciones laborales saludables y seguras, incluyendo tanto la prevención de los daños físicos y mentales como el fomento de la salud de los trabajadores.

De manera que la identificación de peligros y la evaluación de riesgos, la formación de los trabajadores y la identificación e investigación de incidentes son fundamentales a la hora de preparar, respaldar, hacer funcionar y evaluar los sistemas de gestión de la salud y la seguridad. Además de prevenir daños, la organización puede fomentar la salud de los trabajadores ofreciéndoles servicios de cuidado de la salud o programas y servicios voluntarios de promoción de la salud que puedan ayudar a los trabajadores, por ejemplo, a mejorar su dieta o a dejar de fumar de los trabajadores.

En el contexto de los Estándares GRI, se entiende que un "trabajador" es aquella persona que realiza un trabajo, del que se espera que la organización se responsabilice en lo que respecta a la seguridad y salud en el trabajo, y en concreto:

- Todos los trabajadores que sean empleados (es decir, aquellas personas que tienen una relación laboral con la organización, de acuerdo con la legislación nacional o su aplicación);
- Todos los trabajadores que no sean empleados, pero cuyos trabajos o lugares de trabajo estén controlados por la organización;
- Todos los trabajadores que no sean empleados y cuyos trabajos o lugares de trabajo no estén controlados por la organización, pero que estén expuestos a impactos significativos para la salud y la seguridad en el trabajo y que estos impactos estén a su vez directamente relacionados con las operaciones, los productos o los servicios de la organización a través de sus relaciones comerciales.

Es importante destacar que la organización que elabore su informe conforme a los Estándares GRI está obligada a reportar cómo gestiona cada uno de sus Aspectos materiales y también está obligada a informar todo contenido de estas secciones (Contenido 403-1 a Contenido 403-10) que sea concerniente a los impactos de la organización relacionados con la seguridad y salud en el trabajo.

- Contenido 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

La organización informante debe presentar la siguiente información en relación a si el sistema se ha puesto en marcha por requerimientos legales y si el sistema se ha implementado con base en estándares/ directrices reconocidos de sistema de gestión o gestión de riesgos; así como una descripción del alcance de los trabajadores, las actividades y los lugares de trabajo cubiertos por el sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo y una explicación de si algún trabajador, actividad o lugar de trabajo no está cubierto por dicho sistema y el motivo para ello.

- Contenido 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes

La organización informante debe presentar la siguiente información en relación a los procesos empleados para identificar peligros relacionados con el trabajo y evaluar riesgos de forma periódica o esporádica, así como para aplicar la jerarquía de controles a fin de eliminar peligros y minimizar riesgos; una descripción de los procesos que siguen los trabajadores que quieren notificar peligros o situaciones de peligro laborales, y cómo se protege a los trabajadores frente a posibles represalias; cuáles son las políticas y procesos que deben seguir los trabajadores que quieran retirarse de situaciones laborales que consideren que pueden provocar lesiones, dolencias o enfermedades, y la forma en que se protege a dichos trabajadores frente a posibles represalias; los procesos empleados para investigar incidentes laborales, incluidos los procesos de identificación de peligros y evaluación de riesgos relacionados con los incidentes para determinar las acciones correctivas y para determinar las mejoras necesarias en el sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo.

- Contenido 403-3 Servicios de salud en el trabajo

La organización informante debe presentar información en relación a las funciones de los servicios de salud en el trabajo que contribuyen a la identificación y eliminación de peligros y la minimización de riesgos, y cómo garantiza la calidad de dichos servicios y facilita el acceso de los trabajadores a los mismos. Además, debería informar de qué manera mantiene la confidencialidad de los datos personales de salud de los trabajadores y cómo garantiza que la información personal de salud de los trabajadores y su participación en los servicios de salud en el trabajo no se usen para dar a los trabajadores un trato favorable o desfavorable.

- Contenido 403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre seguridad y salud en el trabajo

La organización informante debe presentar información sobre los procesos de participación y consulta de los trabajadores para el desarrollo, la aplicación y la evaluación del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo, así como la forma de acceso y la comunicación a los trabajadores de la información relevante sobre seguridad y salud en el trabajo. Junto con información acerca de si se contemplan temas relativos a la seguridad y la salud en el trabajo en los acuerdos formales con sindicatos a nivel local o internacional; si los trabajadores participan frecuentemente en los programas de seguridad y salud en el trabajo a través de estos comités formales trabajadores-empresa de seguridad y salud; y si los representantes de los trabajadores, si los hay, también se involucren en estas actividades conjuntas sobre la seguridad y salud en el trabajo.

- Contenido 403-5 Formación de trabajadores sobre seguridad y salud en el trabajo

La organización informante debe informar sobre los cursos de formación para trabajadores sobre seguridad y salud en el trabajo, incluidos los cursos de formación general y los cursos de formación específica sobre peligros laborales, actividades peligrosas o situaciones de peligro, indicando la manera en que

se evalúan las necesidades de formación, cómo se diseñan y se imparten los cursos de formación, el nivel de competencia de los instructores, los trabajadores que reciben la formación, la frecuencia de los cursos de formación y si dichos cursos se dan en un idioma que los trabajadores comprendan con facilidad; si los cursos de formación son gratuitos y se dan durante las horas de trabajo remuneradas o, de lo contrario, si los cursos son obligatorios para los trabajadores y si se les compensa por asistir; y la manera en que se evalúa la eficacia de la formación.

- Contenido 403-6 Promoción de la salud de los trabajadores

La organización informante debe presentar la siguiente información acerca de la manera en que la organización facilita el acceso de los trabajadores a servicios médicos y de cuidado de las saludes no relacionadas con el trabajo, así como el alcance del acceso que facilita. Algunos de estos programas y servicios voluntarios de fomento de la salud están relacionados con riesgos como el tabaquismo, el abuso de las drogas y el alcohol, el sedentarismo, las dietas poco saludables, el VIH y los factores psicosociales; siendo así los posibles programas para el abandono del tabaquismo, el asesoramiento sobre la dieta, la oferta de comidas sanas en las instalaciones, los programas de reducción del estrés, el acceso a un gimnasio o los programas para ponerse en forma.

- Contenido 403-7 Prevención y mitigación de los impactos para la salud y la seguridad en el trabajo directamente vinculados a través de las relaciones comerciales

La organización informante debe presentar información sobre el enfoque en lo que respecta a la prevención o mitigación de los impactos negativos significativos para la salud y la seguridad en el trabajo directamente vinculado con sus operaciones, productos o servicios a través de sus relaciones comerciales, y los peligros y riesgos relacionados.

- Contenido 403-8 Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

Si la organización ha implementado un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo, debe informar la cantidad y el porcentaje de los empleados y los trabajadores que no son empleados, pero cuyo trabajo o lugar de trabajo están controlados por la organización, que están cubiertos por dicho sistema y si hay trabajadores excluidos; y si dicho sistema está auditado o certificado de manera interna o externa.

- Contenido 403-9 Lesiones por accidente laboral

La organización informante debe presentar información sobre las lesiones por accidente laboral de todos los empleados y los trabajadores que no sean empleados, pero cuyos trabajos o lugares de trabajo estén controlados por la organización (cantidad y tasa de fallecimientos y lesiones con grandes consecuencias -sin incluir fallecimientos-, los principales tipos de lesiones por accidente laboral, la cantidad de horas trabajadas), así como los peligros laborales que presentan un riesgo de lesión con grandes consecuencias y las medidas tomadas o proyectadas para eliminar o minimizar estos peligros.

- Contenido 403-10 Las dolencias y enfermedades laborales

La organización informante debe presentar información sobre las dolencias y enfermedades laborales de todos los empleados y los trabajadores que no sean empleados, pero cuyos trabajos o lugares de trabajo estén controlados por la organización (la cantidad de fallecimientos resultantes de una dolencia o enfermedad laboral, la cantidad de casos de dolencias y enfermedades laborales registrables, y los principales tipos de dolencias y enfermedades laborales), así como los peligros laborales que presentan un riesgo de dolencias y enfermedades.

8

ANEXO 3: ÍNDICE DE SEGURIDAD VIAL DE LA FIA

El Índice de Seguridad Vial de la FIA (FIA Index RSI) es un nuevo índice que tiene como objetivo aumentar el conocimiento de las empresas y organizaciones sobre el impacto de sus operaciones en la seguridad vial y ayudarles a informar sobre sus ambiciones, acciones y resultados.

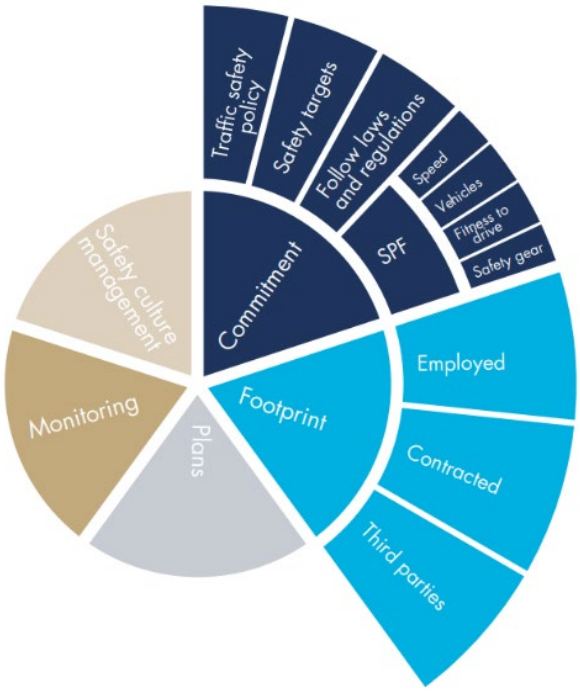
El índice ofrece un enfoque sistemático para identificar, medir y realizar un seguimiento de los resultados de seguridad vial desde la perspectiva de la cadena de valor. Se basa en la identificación de las cadenas de valor de las organizaciones y la evaluación de cómo la seguridad del tráfico se ve afectada por la gama de actividades, servicios o productos de una organización. Proporciona apoyo para identificar e implementar mejoras eficientes en la seguridad vial para aumentar la protección de empleados, contratistas, terceras partes, y clientes o clientes.

El índice se basa en un sistema de calificación (como una puntuación y una calificación de estrellas) que ayuda a evaluar en qué medida una organización está gestionando su impacto en la seguridad.

El FIA RSI Index se describe en varios documentos:

a. **Documento marco**: presenta qué componentes deberían incluirse y cómo se relacionan con las normas y principios internacionales.

b. **Manuales de uso**: contienen el sistema de puntuación con criterios basados en los componentes identificados. Los manuales se dividen en un documento para una cadena de suministro genérica y en documentos separados para organizaciones que comercializan productos y/o servicios relacionados con la seguridad del tráfico.



El manual incluye los seis componentes:

- Análisis de la cadena de valor: el mapeo de la cadena de suministro de la organización es esencial para comprender correctamente la esfera de influencia de influencia de la organización en materia de seguridad vial, establecer objetivos y orientar las acciones. Este mapeo también debe constituir la base para el cálculo de la huella de seguridad y las actividades de seguridad vial. La cadena de valor de una organización incluye toda la cadena, desde el abastecimiento de materia prima hasta el uso final de un producto o servicio ofrecido por la organización; también incluye a los proveedores -al menos de primer nivel- y a las organizaciones contratadas, así como a las organizaciones no contratadas pero dependientes.

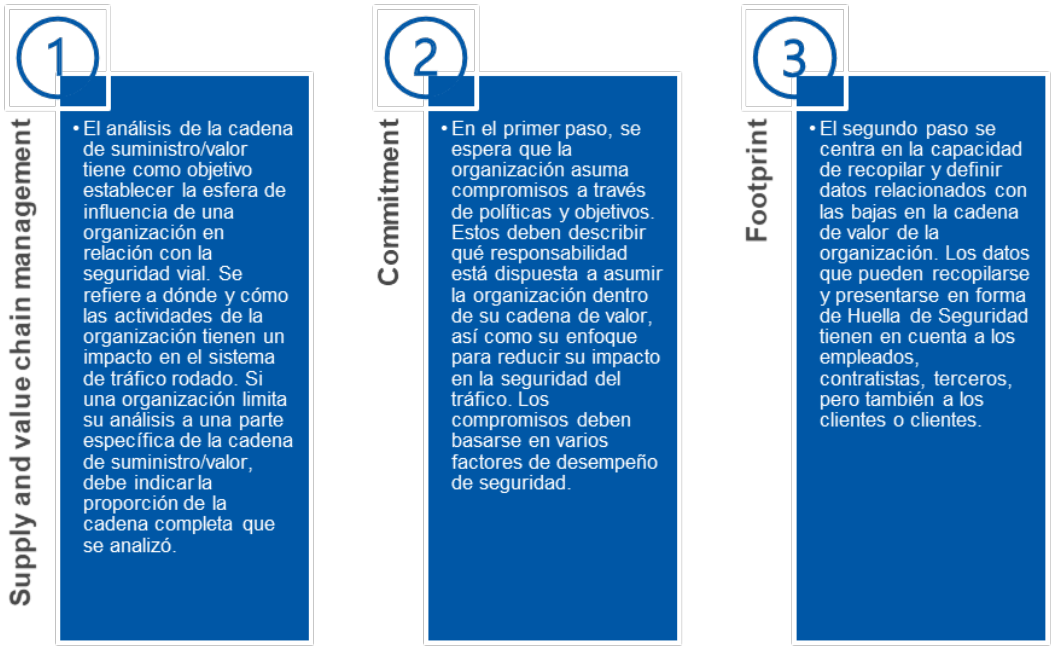
- Compromiso: el compromiso es el primer elemento de puntuación. Los compromisos típicos declarados por una organización son las políticas, los objetivos y el modo en que el cumplimiento de las políticas y el posible incumplimiento de las mismas pueden afectar a la seguridad vial. Contiene siete tablas de puntuación relacionadas con: políticas, objetivo global de seguridad vial, declaraciones en relación con las leyes y reglamentos de tráfico, y los factores comunes de rendimiento (gestión de la velocidad, elección de vehículos y su equipamiento, la aptitud para la conducción, y el uso de equipos de protección).

- Huella: la definición general de huella de seguridad es el número de víctimas mortales y heridos graves como resultado de accidentes de tráfico ocurridos dentro de toda la cadena de valor de una organización (empleados, proveedores y terceros directamente implicados). Todas las víctimas resultantes de actividades, servicios y productos relevantes y significativos deben incluirse en la huella, así como las caídas de peatones y ciclistas.

  Algunos de los pasos del índice, en concreto, los componentes "3. Planificación", "4. Monitoreo del desempeño en materia de seguridad", y "5. Gestión de la Cultura de Seguridad" aún se encuentran en proceso de desarrollo.

  c. **Guía de uso**: respaldan el funcionamiento de los manuales con ejemplos e información adicional. También incluyen una hoja de cálculo que ayuda a los usuarios a generar puntuaciones y estrellas.

Hay varios pasos, que se describen brevemente a continuación, que las organizaciones deben seguir. Las organizaciones que ofrecen productos y/o servicios relevantes para la seguridad vial deben realizar una segunda calificación en el mismo sentido.



9

ANEXO 4: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BID (2009): Guía de aprendizaje sobre la implementación de Responsabilidad Social Empresarial en pequeñas y medianas empresas

  http://dx.doi.org/10.18235/0009874

- BOE (2018): Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

  https://www.boe.es/eli/es/l/2018/12/28/11

- BOE (2024): Proyecto de Ley de información empresarial sobre sostenibilidad, mediante la que se modifican el Código de Comercio, la Ley de Sociedades de Capital y la Ley de Auditoría de Cuentas.

  https://www.congreso.es/public_oficiales/L15/CONG/BOCG/A/BOCG-15-A-38-1.PDF

- Comisión Europea (2014): Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014 por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos

  https://www.boe.es/doue/2014/330/L00001-00009.pdf

- Consejo Superior de Cámaras de Comercio (2006): Responsabilidad social corporativa en la Pyme

  https://www.camara.es/sites/default/files/publicaciones/manual_rsc.pdf

- Dirección General de Tráfico (DGT): Estrategia de Seguridad Vial 2030

  https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/

- Dirección General de Tráfico y Universidad de Murcia (2021): Guía de recomendaciones para la inclusión de aspectos relacionados con la Seguridad Vial en las licitaciones de las Administraciones Públicas

  https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/Recomendaciones-Licitaciones-AAPP.pdf

- ESADE (2021): Estudio sobre "Las Comisiones de Sostenibilidad de las compañías cotizadas españolas"

  https://www.esade.edu/faculty-research/es/centro-de-gobierno-corporativo/media/presentacion-estudio-las-comisiones-de-sostenibilidad-de-las

- European Agency for Safety and Health at Work (2004): Report "Corporate social responsibility and safety and health at work"

  https://osha.europa.eu/en/publications/report-corporate-social-responsibility-and-safety-and-health-work

  European Commission (2002): European SMEs and social and environmental responsibility

  https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/60177f21-1835-4c5e-bf29-6a47b5b0808f#

- FIA (2024): Framework, Manual and Guidance for use

  https://www.fia.com/fr/node/47026

- Fundación CEA y la Cátedra de RSC de la Universidad de Alcalá (2011: Guía para empresas y corporaciones: la seguridad vial en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa

  https://www.cea-online.es/prensa/doc/catedra_rsc.pdf

- Global Reporting Initiative (2020): Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad. Principios y Contenidos básicos

  https://www.fororsemalaga.es/wp-content/uploads/2015/11/Spanish-G4-Part-One.pdf

- Global Reporting Initiative (2020): Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad. Manual de aplicación

  https://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura_12/spl_15/pdfs/35.pdf

- GRI 403: Seguridad y salud en el trabajo 2018

  https://www.globalreporting.org/pdf.ashx?id=14130&page=1

- Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC): Normas de elaboración de informes de sostenibilidad (NEIS)

  https://www.icac.gob.es/sostenibilidad/informacionsostenibilidad

- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST): Informe de accidentes laborales de tráfico 2022

  https://www.insst.es/documentacion/material-tecnico/documentos-tecnicos/informe-de-accidentes-laborales-de-trafico

- Ministerio de Empleo y Seguridad Social (2015): Estrategia 2014-2020 para empresas, administraciones públicas y el resto de organizaciones para avanzar hacia una sociedad y una economía más competitiva, productiva, sostenible e integradora. Ministerio de Empleo y Seguridad Social

  https://www.mites.gob.es/ficheros/rse/documentos/eerse/EERSE-Castellano-web.pdf

- Observatorio de RSC y Fundación El Monte (2005): Guía de la responsabilidad social corporativa para las pymes

  https://observatoriorsc.org/wp-content/uploads/2013/07/Guia_RSC_PYME.pdf

- Observatorio de RSC (2024): Introducción a la responsabilidad social corporativa

  https://observatoriorsc.org/introduccion-la-responsabilidad-social-corporativa/

- Organización Mundial de la Salud (2022): Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial – Recomendaciones del grupo de expertos académicos

  https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/recommendations-from-academic-expert-group/

- The Road-CSR project (2017-2020): A Roadmap for Integrating Corporate Social Responsibility into EU Member States and Business Practices

  https://projects2014-2020.interregeurope.eu/road-csr/

También se hace referencia a las memorias de RSC, los informes de sostenibilidad y/o los informes de estados no financieros de las empresas que han sido mencionadas como ejemplos prácticos de incorporación de acciones relacionadas con la seguridad vial en sus estrategias empresariales corporativas:

EMPRESAS

1) Abertis	2) Grupo Cosentino
3) Acciona	4) Iberdrola
5) Adecco	6) Ilunion Hotels
7) Alsa Autobuses	8) Lasarte Construcciones
9) Arval Renting	10) LeasePlan
11) Asepeyo	12) Mapfre
13) Axa Seguros	14) Mercadona
15) Boehringer	16) Merlin Properties
17) Bp España	18) Michelin
19) Copsesa	20) Mutua Madrileña
21) Danone	22) Race
23) Endesa	24) Renault
25) Elsamex	26) Securitas Direct
27) Ferrovial	28) Seur

Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid