

SITUACIÓN DE LA
RESPONSABILIDAD
SOICIAL
CORPORATIVA
EN EL SECTOR VIARIO ESPAÑOL.

*1º estudio de aproximación promovido por la
FUNDACION de la ASOCIACION ESPAÑOLA de la CARRETERA*



Con la colaboración de:



ÍNDICE

CONTENIDOS	Página
1. Introducción	3
2. Fases y desarrollo del estudio	
2.1 Jornada de presentación del proyecto ante la Mesa de RSC	9
2.2 Entrevistas en profundidad a los miembros de la Mesa de RSC	9
2.3 Estudio de Memorias de RSC de empresas del sector viario	10
2.4 Redacción del informe del estudio	11
2.5 Revisión final del informe	11
3. Resultados derivados de las entrevistas	
3.1. Relevancia de los grupos de interés	13
3.2 Comunicación e Integración de la RSC	14
3.3 Actividades o iniciativas de acción social	16
3.4 Actividades o iniciativas responsables con los empleados	19
3.5 Actividades o iniciativas responsables con los clientes	20
3.6 Actividades o iniciativas responsables con los proveedores	21
3.7 Actividades o iniciativas responsables con el medio ambiente	22
3.8 Posibles obstáculos a la RSC	23
3.9 Valoración contrastada del desempeño en RSC	24
4. Resultados del análisis de Memorias de RSC	26
5. Conclusiones y análisis finales	31
6. ANEXOS	
I: Guión empleado en la entrevista (Empresas y asociaciones).	41
II: Guión empleado en la entrevista (Administraciones públicas).	44
III: Datos de inversiones sobre las Memorias de RSC consultadas.	46

1. Introducción

1.1. Conceptualización y contexto de la **Responsabilidad Social Corporativa**

La “obligación de justificar la propia actuación con respecto a criterios o reglas, con la consiguiente posibilidad posterior de fiscalización de la misma y, en caso de juicio negativo, el deber de soportar la correspondiente sanción”, acota un concepto general de **responsabilidad**, acudiendo a un clásico del derecho español como Díez Picazo.

Complementando más esta idea, la **Responsabilidad Social Corporativa** (en adelante RSC) podríamos entenderla como la *Visión del negocio que integra los objetivos económicos convencionales con el respeto por los valores éticos, por las personas y por el medio ambiente, estructurando con ello la capacidad de cualquier organización de satisfacer de forma equilibrada el conjunto de diferentes expectativas que sobre su comportamiento y resultados mantienen los grupos de interés o partes interesadas: empleados, entorno, clientes, proveedores, sociedad, accionistas, etc.*

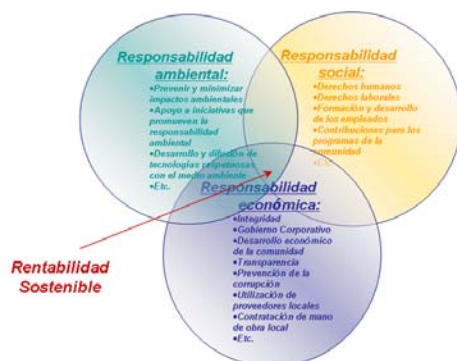
La Historia evidencia, desde el asentamiento de las primeras civilizaciones humanas y las actividades económicas necesarias para su desarrollo, la existencia de principios, códigos o valores que rigen el comportamiento de las sociedades. Estas normas a lo largo del tiempo cambian, mejoran y maduran hacia mayores niveles de desarrollo, como consecuencia de la lógica evolución humana. Actualmente, la sociedad del saber, la sociedad de la organización, exigen una empresa basada en la responsabilidad. El acceso generalizado a la educación y a la información está configurando un escenario en el que las preocupaciones medioambientales, sociales y éticas cobran una especial dimensión, con lo que no se acepta sólo el beneficio económico como exigencia y supervivencia en la economía de mercado. De este modo, las organizaciones no pueden vivir al margen de los deseos y obligaciones que les suscitan los avances y las demandas sociales, ya que éstas deben considerarse en la adopción de compromisos por parte de la empresa.

¿Cómo puede entenderse que una empresa quede fuera de la sociedad, si forma parte intrínseca de ella? La empresa, cualquier empresa, es una institución humana inserta en un ámbito social del que no puede sentirse ni ausente ni extraña, ya que interactúa de manera constante con él. De igual modo, las empresas interactúan con otros agentes sociales o grupos de interés, los cuales tienen intereses en el uso responsable de los recursos, así como en los resultados que las empresas obtengan. Las empresas no se encuentran exentas, por tanto, de imposiciones éticas ni de intereses comunes con el conjunto de la sociedad. A fin de cuentas, los directivos, profesionales y trabajadores de las empresas son, por encima de todo, personas y ciudadanos.

Es importante recalcar que, para “operativizar” el conjunto de compromisos y criterios socialmente responsables en cualquier organización, es necesario que adopte forma de sistema de gestión. Bien entendida, la RSC supone un avance en las relaciones de la empresa con sus grupos de interés –aquellas *personas o colectivos que se ven afectados por o tienen un interés legítimo en la empresa y sus actividades*; generalmente (aunque se pueden incluir otros grupos más específicos o de distinta naturaleza dependiendo de la empresa), hablamos de accionistas, empleados, clientes, proveedores, competidores, aliados, gobierno y

comunidad- que, mediante el diálogo y la búsqueda de un aumento de la confianza y el beneficio mutuo, consigue objetivos clave para cualquier empresa, como pueden ser:

- Fidelización de los clientes.
- Expansión del mercado (consumidores éticos).
- Minimización del riesgo de boicots o pérdida de ganancias por mala prensa.
- Incremento del rendimiento de empleados.
- Permanencia de la plantilla (retención del talento).
- Mejora de la imagen de marca.
- Mayor eficacia de procesos.
- Reducción del gasto.
- Preferencia en la contratación (pública o privada) sobre otras empresas que no adopten y demuestren políticas responsables.



Con la intención de establecer una idea global y a modo de decálogo genérico, una organización socialmente responsable es, por tanto, aquella que asegura que:

- Se cuida y respeta a los **empleados**.
- Se informa y asesora fielmente a los **clientes** y se transmiten sus valores.
- Se sigue un comportamiento responsable con los **proveedores**.
- Se minimiza y cuida el **impacto ambiental**.
- Una parte de los beneficios se destinan a mejorar el **entorno social**, a la par que se garantiza la continuidad del negocio.
- No se apoyan directa o indirectamente actividades que no cumplan con unos mínimos en **comportamiento ético con la sociedad y su entorno**.
- Se implica con la sociedad para difundir el **Modelo de Gestión** que practica.

En otro orden de cosas, no podemos olvidar el papel de la administración pública (en todos sus niveles: del marco comunitario al provincial e incluso al municipal) en el fomento y promoción de la RSC. El papel de los poderes políticos debe ir, y de hecho va, más allá del mero apoyo institucional; los gobiernos, como reguladores del contexto normativo e ideológico en el que operan las empresas, tienen el poder y el deber de hacer que la responsabilidad corporativa y la gestión sostenible sean elementos perfectamente integrados y comunes a todas las empresas, independientemente de su tamaño.

Con esta misma intención sugiere el Libro Blanco que las administraciones públicas fomenten la integración de la RSC.

1.1.1. La Responsabilidad Social Corporativa a nivel internacional

Las primeras iniciativas en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa surgen a raíz de la creación del **Consejo Mundial para el Desarrollo Sostenible en 1992**. Decisión que arrastró a más de 160 empresas que representaban a 30 países y sobre la que se desarrollaron conceptos de RSC que concluyeron con el convencimiento de que la RSC es un elemento clave para el futuro sostenible del planeta.

En 1995 se crea **Corporate Social Responsibility Europe (CSR)**, asociación que conjuga la agrupación de 48 empresas y que persigue como principales objetivos alentar a las compañías a informar públicamente sobre sus actividades relacionadas con aspectos sociales y ambientales, facilitando la comparación y autoevaluación de las mismas en materia de RSC y difundiendo experiencias y prácticas en materia de RSC a los distintos grupos de interés.

En 1996 surge a través de **Social Accountability Internacional (SAI)**, la norma internacional **SA 8000**; esta norma y las iniciativas de la asociación tienen por objeto velar por la implantación en las empresas de condiciones de trabajo adecuadas (derechos humanos, seguridad y salud laboral, etc.) mediante un sistema de gestión certificable.

En 1997 se crea como iniciativa internacional el **Global Reporting Initiative (GRI)**, inicialmente promovido por CERES (Coalition for Environmentally Responsible Economies) y PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente). Bajo esta iniciativa se consigue la participación activa de corporaciones, asociaciones empresariales y diversos grupos de interés a nivel mundial. En septiembre de 2002 edita una Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad, que establece un marco voluntario y global para informar sobre los aspectos relacionados con la sostenibilidad (económicos, ambientales y sociales); de este modo se desarrolla a nivel mundial una inquietud sobre la necesidad de respetar principios ambientales y sociales para garantizar el mantenimiento de la nueva economía globalizada.

En 2000 las **líneas directrices de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos)** para empresas multinacionales son revisadas de modo que los gobiernos de la OCDE se han comprometido a promover la responsabilidad y transparencia corporativas, a través de recomendaciones sobre aspectos sociales y ambientales realizadas por 33 gobiernos.

En julio de 2000 comenzó la fase operativa del **Pacto Mundial de las Naciones Unidas (Global Compact)**, iniciativa de compromiso ético destinada a que las entidades de todos los países acojan como una parte integral de su estrategia y de sus operaciones diez principios de conducta y acción en materia de Derechos Humanos, Trabajo, Medio Ambiente y Lucha contra la Corrupción. Su fin es promover la **creación de una ciudadanía corporativa global**, que permita la conciliación de los intereses y procesos de la actividad empresarial con los valores y demandas de la sociedad civil, así como con los proyectos de la ONU, organizaciones internacionales sectoriales, sindicatos y ONGs.

1.1.2. La Responsabilidad Social Corporativa en Europa

En el entorno de la Comisión de las Comunidades Europeas, en el año 2000 se anunció el **Programa de Acción social**, que tiene por objeto la construcción y el empuje de la Europa Social, considerando la política social como un factor

productivo más. En el centro de la puesta en marcha de la **Agenda Social Europea** estaba implícita la modernización del modelo social europeo, apelando, a partir de la **Cumbre de Lisboa de 2000**, al sentido de la responsabilidad que deberían tener las empresas en lo relativo a prácticas correctas en materia de desarrollo profesional, organización del trabajo, igualdad de oportunidades, inclusión social y desarrollo sostenible.

En 2001 se edita el **Libro Verde "Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas"**, con el propósito fundamental de convertir a la Unión Europea en 2010 en la economía del conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer de manera sostenible, con más y mejores empleados y mayor cohesión social, iniciando con ello un proceso de diálogo para la promoción de la Responsabilidad Social Corporativa de las empresas y dando respuesta al objetivo estratégico marcado en la cumbre de Lisboa en Marzo de 2000. Recientemente, la comunicación de 2006 "*Poner en práctica la asociación para el crecimiento y el empleo para hacer de Europa un polo de excelencia de la Responsabilidad Social de las empresas*" establece nuevas medidas para fomentar la extensión de las prácticas de la Responsabilidad Social Corporativa, y refuerza la necesidad de promover una asociación entre todos los interesados.

En septiembre de 2004, Fundación EFQM (European Foundation Quality Management), que acredita el modelo de excelencia empresarial EFQM para las organizaciones, presenta el **Modelo marco EFQM para RSC**, integrando en su enfoque, estructura y elementos los aspectos de RSC. Este modelo de evaluación permite a las empresas obtener una visión global de la RSC y articular planes de mejora.

1.1.3. La Responsabilidad Social Corporativa en España

En España, varias son las iniciativas institucionales para la promoción de la Responsabilidad Social Corporativa, ya sea en ámbitos concretos ya sea en el contexto general; así, por ejemplo, en febrero de 2002 destaca al publicación del **Código de Buen Gobierno para la empresa sostenible**, desarrollado por el Foro Empresa y Desarrollo Sostenible, organización formada por el IESE y la Fundación Entorno.

En 1999, aparece en escena **Forética**, asociación sin ánimo de lucro cuya iniciativa surge en el seno del X Congreso de Empresas de Calidad, de Barcelona, donde un nutrido grupo de directivos y líderes de opinión que se cuestionan de qué manera pueden poner en valor una cultura de empresa basada en la responsabilidad de todos sus miembros frente al conjunto de la sociedad y el entorno. De esta manera, profesionales, empresas, académicos y ONGs deciden crear un foro multidisciplinar, donde todos sus socios colaboran en el fomento de una gestión responsable. Uno de sus primeros frutos fue la elaboración de la **Norma de Empresa SGE21**, en la que participaron más de 100 expertos representando a todos los grupos de interés. Este documento recoge el primer sistema de gestión europeo de la responsabilidad social que permite, de manera voluntaria, alcanzar una certificación.

En mayo de 2002, el Grupo Parlamentario Socialista desarrolla una propuesta de **Ley de Responsabilidad Social de las Empresas**, aprobándose en el Congreso de los Diputados en Diciembre de 2002 la creación de una comisión de expertos que impulse la Responsabilidad Social de las empresas. De esta comisión surgió el **Libro Blanco de la Responsabilidad Social de las Empresas**, que incluye las observaciones y definiciones de los expertos sobre RSC y recomendaciones específicas para empresas y asociaciones empresariales, a las administraciones

públicas, a consumidores e inversores y a otros actores participantes o interesados en la RSE.

En esta misma línea, dentro de la nueva **Ley de Contrataciones Públicas** se establece la obligación de las administraciones de incluir en los pliegos criterios que primen la sostenibilidad de las empresas contratadas y del proyecto u obra en concreto.

El **informe Aldama**, informe de la comisión especial para el fomento de la transparencia y la seguridad de los mercados financieros, recomienda como buena práctica de gobierno corporativo la libre asunción por parte de las empresas de las obligaciones ético-sociales que dan respuesta al desarrollo sostenible. En 2003, la ley de transparencia marca un hito en la obligatoriedad que en estos aspectos tienen que considerar las empresas cotizadas, fomentando criterios y prácticas de transparencia en los órganos de gobierno de estas empresas.

Recientemente, en 2004, el Pacto Mundial en España se constituye como **ASEPAM Asociación Española del Pacto Mundial de las Naciones Unidas**, en tanto que estamento a nivel nacional que lidera la red de plataformas nacionales del Pacto Mundial.

1.1.4. La RSC en el sector viario español

El sector viario no quiere quedar fuera de este movimiento y, a través de la recién creada Fundación de la Asociación Española de la Carretera (en adelante FAEC), constituida en el seno de la propia Asociación Española de la Carretera (en adelante AEC), entidad fundadora, e inscrita en el Registro de Fundaciones con fecha 12 de Enero de 2007, ha desarrollado un Plan de Actuación para 2007-2008 que detalla las líneas maestras en torno a las cuales se desarrollarán las actividades de la Fundación. En él se contempla, como línea estratégica de actuación, la **proyección, promoción y coordinación de actividades de RSC en el ámbito viario**.

Como organización sin ánimo de lucro, la FAEC tiene como fin último contribuir al interés general, y más concretamente conseguir los siguientes objetivos especificados en el artículo 5º de sus Estatutos:

- a) *Contribuir al progreso sostenible de la carretera en España, estando especialmente atentos a la mejora de la seguridad vial y siempre en el más estrecho contacto con las distintas Administraciones Públicas españolas y con todas aquellas entidades, públicas y privadas que, en España o en el extranjero, se dediquen a análogo fin en sus ámbitos respectivos.*
- b) *Contribuir al progreso de la carretera en otros países y, por extensión, colaborar a su desarrollo económico y social, estableciendo líneas de cooperación con entidades que se dediquen a análogo fin en sus ámbitos respectivos.*
- c) *Estudiar, divulgar y, en su caso, proponer los medios y procedimientos necesarios para la sistematización de aquéllos métodos constructivos que garanticen la protección al medio ambiente y contribuyan al desarrollo sostenible, así como asesorar en la preparación y puesta en ejecución de las normas técnicas y administrativas que por los poderes públicos se establezcan, siempre en relación con la carretera o el transporte realizado sobre la misma.*
- d) *Diseñar, coordinar y dirigir acciones formativas y de cooperación, además de colaborar en la formación y capacitación en general, tanto para técnicos como para personal no técnico; así como participar activamente en la inserción laboral de desempleados, profesionales o no, mediante los instrumentos legales oportunos.*
- e) *Servir de punto de encuentro de los técnicos y profesionales del sector viario, constituyendo un marco para el intercambio de ideas e inquietudes sobre los problemas de la carretera en sus distintos aspectos, en particular todo cuanto atañe a la seguridad vial y la protección del entorno natural.*

- f) *Contribuir a la formación y educación vial de los usuarios de la carretera y del público en general, para que la utilización de aquélla se haga en las mejores condiciones de eficacia y seguridad.*
- g) *Actuar cerca de los usuarios de la carretera, tanto a nivel profesional como privado, a fin de lograr la utilización de las vías públicas de forma segura y racional.*
- h) *Fomentar el uso de la carretera como infraestructura del transporte en todo cuanto así convenga a los intereses del conjunto del país, y*
- i) *Poner de manifiesto, a todos los niveles, la importancia social, económica y cultural de las carreteras.*

De esta manera, consciente del potencial de la RSC en la competitividad de las organizaciones dentro y fuera de España, en tanto en cuanto aporta un innegable valor añadido en la gestión de las compañías, la FAEC ha promovido la elaboración de un **estudio de situación** con el objetivo de conocer, en primera instancia, el estado de situación y de compromiso en las organizaciones del sector respecto a la RSC, coordinando una puesta en común de ideas, experiencias e iniciativas que permitan obtener una visión general de las distintas políticas que en este ámbito se están poniendo en marcha por los distintos agentes que componen la Mesa de RSC creada por la FAEC, (empresas, administración pública, asociaciones, organismos docentes y de investigación, etc.) como muestra representativa del sector viario en España.

Por tanto, para poder orientar adecuadamente las actividades de promoción de RSC, la FAEC precisa conocer en detalle la situación y desarrollo de este tipo de políticas en sus organizaciones miembro, siendo éste el objetivo primero y principal de la elaboración del presente estudio de situación. Partir de esta base es esencial para el establecimiento de unas prioridades de actuación que permitan maximizar la eficacia y eficiencia de acciones concretas que pudieran emprenderse en esta línea, incidiendo particularmente en los aspectos que necesiten un mayor impulso o que sean objeto de mayor demanda de apoyo.

2. Fases y desarrollo del estudio

La metodología utilizada para el desarrollo del estudio y para la elaboración del informe resultante ha sido de naturaleza cualitativa y cuantitativa, y ha consistido en la recopilación de información de naturaleza tanto primaria como secundaria mediante técnicas de entrevista en profundidad, reuniones de grupo y análisis de las fuentes documentales existentes. La estructura de la investigación se ha dividido en cuatro fases sucesivas:

2.1 Jornada de presentación del proyecto ante la **Mesa de RSC**.

Un grupo de trabajo creado al efecto (Mesa de RSC) fue convocado el 13 de Septiembre de 2007 en la sede de la AEC con el propósito fundamental de presentar las líneas generales del proyecto y de asentar las bases conceptuales de la RSC. Los integrantes de esta mesa fueron convocados teniendo en cuenta los sectores de actividad, la estructura y composición del sector y buscando la representación de empresas (se valoró el tamaño de las mismas a fin de representar tanto a las grandes compañías como a las Pymes), administraciones públicas, laboratorios de ensayo, centros de investigación y el mundo académico.

Los asistentes a esta Jornada fueron:

Apellidos	Nombre	Organismo
Amo Granados	Daniel	TRN Ingeniería, S.A.
Casas Carrillo	Gregorio	Fundación de la Asociación Española de la Carretera (FAEC)
Cruz	Alejandro	Tea Cegos Deployment, S.A.
Cuesta	Javier	Fundación 3M
Díaz Pineda	Jacobo	Fundación de la Asociación Española de la Carretera (AEC)
Lucas	Antonio	Real Automóvil Club de España (RACE)
Escobar Daroca	Vicente	Postigo Obras y Servicios, S.A.
Fernández Alonso	Federico	Dirección General de Tráfico (DGT)
Fernández Cuevas	José M ^a	ADA, Ayuda del Automovilista, S.A.
García de Durango	Julio	FCC Construcción, S.A.
Izquierdo de Bartolomé	Rafael	Desarrollo y Asistencia
Montoya Pérez	José	Asociación Patronal de Empresas de Tráfico (PEMTRA)
Pérez Miguel	Jacinto	Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
Rodrigo Pérez	Marta	Asociación Española de la Carretera (AEC)

2.2 Realización de entrevista en profundidad a **los miembros** de la Mesa de RSC

Las entrevistas se plantearon de manera semi-estructurada, de tal forma que se basaron en un cuestionario básico sobre el que se guió al entrevistado a través de una batería de aspectos predefinidos, reservando una parte final del encuentro para que éste expresase sus inquietudes, impresiones, etc. de una manera lo más abierta posible.

Los expertos entrevistados, como miembros de la Mesa de RSC, son profesionales provenientes de los diferentes ámbitos de actividad integrados en el sector viario que por la naturaleza de sus responsabilidades pudieran aportar información valiosa para la redacción del informe. Se les ha seleccionado de forma que mantengan la representatividad de todos los sub-sectores y organizaciones que integran la FAEC a través de la entidad fundadora, la AEC.

Apellidos	Nombre	Organismo
Aguadero	Francisco	Fundación 3M
Álvarez Loranca	Rafael	Geotenia y Cimientos, S.A.
Amo Granados	Daniel	TRN Ingeniería, S.A.
Benatov	Björnulf Bounatian	Euroconsult, S.A.
Díaz Pineda	Jacobo	Fundación de la Asociación Española de la Carretera (AEC)
Díaz-Pinés Martínez	Ignacio	Real Automóvil Club de España (RACE)
Fernández Alonso	Federico	Dirección General de Tráfico (DGT)
Fernández Cuevas	José M ^a	ADA, Ayuda del Automovilista, S.A.
Fernández-Torviso Marcos	Eduardo	Montajes y Obras, S.A. (MOSA)
Izquierdo de Bartolomé	Rafael	Desarrollo y Asistencia
Montoya Pérez	José	Asociación Patronal de Empresas de Tráfico (PEMTRA)
Paramio Fernández	José Ramón	Ministerio de Fomento
Pérez Miguel	Jacinto	Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
Potti Cuervo	Juan José	Asociación Nacional de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA)
Senador Gómez-Oderiz	Julio	FCC Construcción, S.A.
Zaragoza Ramírez	Aniceto	Agrupación de Fabricantes de Cemento de España (OFICEMEN)

2.3 Estudio de **Memorias de RSC** de empresas del sector viario.

Como complemento a la realización de entrevistas, se ha llevado a cabo un estudio de las memorias de RSC publicadas por las empresas miembro de la AEC, en su mayoría no representadas en la Mesa de RSC, pero que también forman parte importante del sector viario. De este modo, se ha podido obtener una visión complementaria a la obtenida en la fase de entrevistas sobre iniciativas, proyectos e inversiones de estas empresas en materia de RSC.

Estos datos se han procesado por categorías (*inversiones en RSC, en Medio Ambiente, en empleados, en la comunidad y en materia cultural y artística*) y se han representado en gráficos para facilitar una visión global (ver detalles en el anexo III del presente informe).

Las empresas cuyas memorias de RSC han sido objeto de estudio son:

- Abengoa
- Abertis
- Acciona Infraestructuras
- ACS Dragados
- BP Oil
- Cepsa
- Cintra
- FCC Construcción
- Indra
- MAPFRE
- Repsol YPF

2.4 Redacción del **Informe del estudio**.

Toda la información recogida en las fases anteriores se unificó y procesó durante esta etapa con el objeto de conseguir conclusiones relevantes para todo el sector viario. De esta manera, se sintetizó la información de acuerdo con las siguientes categorías:

Resultados de las entrevistas

- *Interacción con los grupos de interés*
- *Actividades o iniciativas de acción social*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con los trabajadores*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con clientes*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con proveedores*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con el medio ambiente*
- *Actividades de promoción de la RSC (internas o externas a la organización)*
- *Obstáculos percibidos*
- *Valoración contrastada del desempeño en RSC*

Resultados del análisis de fuentes secundarias (Memorias de RSC)

- *Datos y gráficos sobre inversiones en los ámbitos de medio ambiente, empleados, cultura y comunidad*

Conclusiones y análisis finales

A modo de síntesis y resumen se ordena el conjunto de **Debilidades**, **Amenazas**, **Fortalezas** y **Oportunidades** que se han podido identificar en el desarrollo de las entrevistas y el análisis de las memorias de RSC. Constituyendo un **DAFO** de la situación de la RSC en el sector viario español.

Además, por ámbito tratado (acción social, medio ambiente, clientes, generales) se concretan conclusiones y posibles ámbitos de actuación detectados que pueden articularse a través del futuro Plan de RSC de la FAEC.

2.5 Revisión final de **conclusiones** y **propuestas de acción**.

De cara a analizar, verificar, ampliar y validar toda la información recogida en las fases anteriores y para materializar un proceso participado con los diferentes estamentos y agentes que configuran la **Mesa de RSC**, se presentaron las conclusiones del estudio, las recomendaciones planteadas para su consideración y, sobre todo, para identificar y priorizar los **ejes** y las **acciones propuestas por eje** que completaron el informe final.

La información extraída del debate surgido en la Mesa será considerada para revisar, confirmar o, según los casos, complementar las conclusiones iniciales, así como para dar continuidad a las mismas.

De este modo, con este proceso se asegura la priorización de los ejes o ámbitos tratados:

- Acción Social
- Clientes
- Empleados
- Proveedores
- Medio Ambiente
- Integración / promoción de la RSC

Además, para cada uno de los ejes considerados se contempla una priorización, en base a una serie de criterios establecidos, de las acciones identificadas en cada eje.

3. Resultados derivados de las entrevistas

De las fases de recabado de información expuestas anteriormente ha resultado un número de conclusiones que dejan ver el desempeño e implicación en programas e iniciativas de RSC en las diferentes empresas y asociaciones del sector viario, representadas a través de los miembros de la Mesa de RSC de la FAEC. Estas conclusiones ofrecen una visión general, reconociendo que la heterogeneidad, no sólo del tamaño y ámbito profesional de las organizaciones en sí, sino de sus políticas de RSC, es significativa y condiciona cualquier intento de generalizar, extrapolar o promediar datos.

A continuación se exponen aquellos aspectos relevantes que pueden ayudar a configurar una imagen de la realidad del sector viario en materia de responsabilidad corporativa, en base a los siguientes aspectos

- *Relevancia de los grupos de interés*
- *Promoción/Integración de la RSC*
- *Actividades o iniciativas de acción social*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con los trabajadores*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con clientes*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con proveedores*
- *Actividades ligadas a las políticas responsables con el medio ambiente*
- *Valoración contrastada del desempeño en RSC*
- *Obstáculos percibidos*

3.1 Relevancia de los **Grupos de Interés**.

Una de las premisas clave de cualquier política de RSC estriba en la puesta en marcha de mecanismos de diálogo con los grupos de interés de cara a materializar compromisos de transparencia y políticas proactivas de escucha y conocimiento de las principales expectativas en el desempeño de cualquier organización. Esto lleva implícito, como primer paso, la identificación preliminar de los grupos de interés.

En relación a ello, este apartado hace referencia a la importancia que las empresas y asociaciones del sector viario asignan a sus grupos de interés y cuáles son los más reconocidos por el sector. Entendiendo por **Grupos de Interés (GdI)** *aquellas personas o colectivos que tienen un interés en o se ven afectadas por las acciones de la empresa, o bien cuyos derechos se ven vulnerados o pueden ser salvaguardados por la empresa y sus actividades.*

Los grupos de interés identificados como más comunes por los entrevistados son principalmente: Los *clientes/usuarios*, los *empleados*, la *sociedad o comunidad local* (y, formando parte de ella, el *entorno ambiental*), los *accionistas*, los *proveedores*, y la *Administración Pública*. Pese a ser estos los tipos de GdI más generalizados, cada sector empresarial y cada organización puede reconocer o particularizar más o menos grupos de interés de los detallados en esta lista.

Se ha obtenido un mapa general por importancia de los Grupos de Interés del Sector viario, mediante la adjudicación de un peso específico a cada uno de ellos basado en la prioridad otorgada por las organizaciones entrevistadas, que se resume en la siguiente tabla:

Grupo de Interés	Nivel de importancia concedida
Clientes/usuarios	90
Empleados	62
Sociedad en general	38
Proveedores	37
Administración Pública	29
Accionistas	30
Competidores	5

Estos datos muestran que **el principal grupo de interés es el cliente** (o usuario final cuando estos dos términos no son sinónimos). Cabe indicar en este sentido que ante un conjunto de agentes tan heterogéneo (miembros de la Mesa de RSC), el cliente puede tener diferentes afecciones, de este modo se puede hablar, por ejemplo, de cliente-administración especialmente para el caso de Constructoras e Ingenierías, cliente-usuario de carreteras (conductor) para el caso de las Administraciones o aseguradoras, o cliente-potencial conductor, en el caso de las Autoescuelas, etc.

El segundo nivel de importancia en cuanto a escala de reconocimiento lo conforman los **empleados** y, de manera agrupada, el **entorno social** y los **proveedores** que, en su conjunto, obtienen una puntuación similar, ubicándose en tercer lugar.

Accionistas y **administración pública** muestran valoraciones similares, posicionándose en un cuarto lugar de esta clasificación ponderada.

3.2 Comunicación e Integración de la RSC:

En este epígrafe se quiere recoger y describir una serie de iniciativas que se orientan principalmente en dos ejes:

- *La comunicación de la RSC*
- *La integración de la RSC en la estrategia de la organización*

La comunicación de la RSC abarcaría todo lo referente a la promoción/comunicación del desempeño socialmente responsable frente a los grupos de interés y los canales de diálogo establecidos, el desarrollo o impulso de jornadas y seminarios para motivar cambios en las empresas y organizaciones, o bien difundir conocimientos o buenas prácticas sobre la materia.

La integración consideraría aquellas iniciativas que tengan que ver con la adopción por parte de las organizaciones de herramientas o sistemas que ayuden a integrar la gestión o evaluación de la RSC en la estrategia de la empresa u organización.

Con respecto a la comunicación:

Las grandes compañías optan preferentemente como principal medio de comunicación por la publicación de **memorias de sostenibilidad** (o RSC), que describen su desempeño socialmente responsable, integrando el triple balance (económico, social y ambiental) como complemento a los informes o balances anuales desarrollados. (Nota: Como se ha indicado, se ha realizado un análisis de

las memorias de RSC, de un número significativo de empresas socio de la AEC como complemento al presente estudio.) En este sentido, la Guía-estándar establecido por el GRI (*Global Reporting Initiative*), organismo internacional con sede en Ámsterdam que fomenta la calidad, el rigor y la utilidad de las memorias de sostenibilidad, se constituye actualmente como la principal iniciativa a nivel mundial que goza del respaldo de representantes de empresas, organizaciones asesoras no lucrativas, auditoras, sociedades de inversión o sindicatos, entre muchos otros. Así, por ejemplo, de las 11 Memorias de RSC analizadas, más de dos tercios han seguido las directrices marcadas por GRI con la opción de poder ser validadas oficialmente por organismos independientes.

Se ha puesto de manifiesto también la adopción de **otros canales de comunicación** concretos y focalizados por Grupo de Interés. En este sentido, destacan principalmente los sistemas de encuesta de consulta o de medición de la satisfacción de los clientes y usuarios, en menor medida las encuestas de clima laboral o la edición de los boletines internos o intranet dirigidos a los empleados, que pueden contemplar canales para la recogida de sugerencias o la difusión de determinadas noticias relacionadas con la RSC.

Respecto a **iniciativas de promoción externa sobre buenas prácticas o estrategias en RSC**, no se han puesto de manifiesto, en general, iniciativas programadas por parte de las asociaciones y empresas integradas en la Mesa de RSC de la FAEC, advirtiéndose un interés por participar en debates y mesas redondas donde compartir impresiones y adquirir conocimientos al respecto.

No obstante, en el caso de la **OFICEMEN (Agrupación de Fabricantes de Cemento de España)**, por ejemplo, se pueden destacar iniciativas de colaboración, comentario y difusión de prácticas en RSC para todas las empresas que integran la asociación mediante la **organización de jornadas y grupos de trabajo**. Al mismo tiempo, a través de su página web desarrollan una labor de recogida de información y comunicación de buenas prácticas (especialmente ambientales), de uso tanto para las empresas de la asociación como para el público en general.

El caso de **3M** también es un buen ejemplo en este ámbito, puesto que uno de los pilares de su política de RSC es el fomento de la misma entre las empresas y en la sociedad en general, objetivo que han venido persiguiendo desde la creación, junto con otras grandes empresas y a través de su Fundación, de la **Cátedra de Responsabilidad Corporativa** en la Universidad de Alcalá de Henares, además del apoyo a la editorial especializada en RSC, Media Responsable.

Otra iniciativa relevante en este sentido la representa **ASEFMA (Asociación Nacional de Fabricantes de Mezclas Asfálticas)** cuyo **programa de seminarios y ponencias**, particularmente en Latinoamérica, contribuye no sólo a la mejora de los conocimientos técnicos sobre mezclas asfálticas en aquellos países sino que también fomenta el desarrollo de buenas prácticas empresariales y de modelos de gestión adecuados y responsables entre las empresas latinoamericanas.

En relación con la promoción y el fomento de la responsabilidad corporativa en el sector viario, la **FAEC** quiere desarrollar numerosas iniciativas en esta línea, y la constitución de la **mesa de RSC** y el **estudio de situación** derivado (cuyo informe se halla entre sus manos) tienen como fin servir de primer peldaño en una escalada del fomento y la promoción de las iniciativas responsables dentro del sector viario.

Con respecto a la integración de la RSC en la estrategia de la organización:

En este ámbito no ha podido evidenciarse iniciativas relevantes, ya sea a nivel sectorial, ya a nivel particular, que pasen por la implantación de herramientas o sistemas los cuales ayuden a integrar la gestión o evaluación de la RSC en la estrategia de la empresa u organización.

En este sentido, podríamos citar a modo de ejemplo la adopción de normas de verificación y certificación específicas en materia de gestión ética y responsabilidad social, como por ejemplo la *SGE21 de Forética*, la *SA 8000* como norma de carácter internacional y certificable cuya implantación promueve la mejora de las condiciones de trabajo de las organizaciones y basada en los principios de 13 convenciones internacionales de derechos humanos, otras de similar ámbito y/o desigual rango de exigencia, o bien en la adhesión a los principios del *Pacto Mundial*, como iniciativa institucional de libre adscripción por parte de las empresas y organizaciones laborales y civiles respaldada por Naciones Unidas que mayor eco internacional ha tenido y que descansa sobre su compromiso de implantación de Diez Principios de Sostenibilidad.

3.3 Actividades o Iniciativas de Acción Social.

Este epígrafe compila aquellas actividades del sector viario más significativas que están relacionadas con la promoción o fomento de iniciativas de **Acción Social**. Por acción social entendemos *la dotación de recursos (humanos o económicos) por parte de las organizaciones a proyectos o iniciativas que busquen el beneficio del común o de una parte de la sociedad*. Ejemplos de esto pueden ser *actividades de apoyo y promoción de la cultura o del deporte, acciones ligadas a la mejora de la salud o del bienestar e interés social, apoyo a grupos marginales o de desfavorecidos, campañas formativas y de educación o aquellos proyectos que promuevan el progreso de colectivos o países del Tercer Mundo, etc.*

3.3.1. Seguridad Vial

La mayoría de las iniciativas que encontramos en este ámbito tienen que ver principalmente con la seguridad vial y su promoción mediante investigaciones, educación, mesas redondas y jornadas de fomento. Así, nos encontramos por ejemplo con la labor desarrollada por la **Fundación RACE** (*Real Automóvil Club de España*) en esta línea con la creación de escuelas de seguridad vial en Sudamérica y Marruecos y su apoyo sostenido mediante financiación y envío de materiales; también es notable su amplia dedicación a la investigación y divulgación de aspectos concretos que afectan a la seguridad vial. De igual forma, la **AEC** (*Asociación Española de la Carretera*) en colaboración con Rotary desarrolla programas de formación de trabajadores españoles en centros internacionales de prestigio en seguridad vial de Suecia, Holanda y Francia.

En la misma línea de promoción de la seguridad viaria, la **Fundación ADA** (*Ayuda del Automovilista*) en colaboración con el INSIA (*Instituto de Investigación del Automóvil*) de la Comunidad de Madrid, tiene en funcionamiento la Cátedra ADA de Seguridad Vial, en la que se promueven mesas redondas, conferencias, publicaciones y campañas, también en ocasiones en colaboración con la Dirección General de Tráfico. Es asimismo reseñable, por parte de la **Fundación ADA**, la entrega del Galardón ADA de Oro, destinado a distinguir a aquellas personalidades o instituciones que contribuyen al progreso y difusión de la cultura, la ciencia y la tecnología o despuntan en el desarrollo de su labor.

La **FAEC**, en el marco de su plan de actuaciones previsto, quiere definir y fomentar la iniciativa **Premios al mérito vial** como galardón de prestigio en el sector, y erigirse en expresión del reconocimiento del colectivo de la carretera hacia otros ámbitos de la sociedad, posicionando a la FAEC, como institución con clara vocación y proyección sociales. Asimismo, pretende lanzar el **Observatorio de Seguridad Vial** y un **Servicio de Atención a víctimas de tráfico** (incluyendo iniciativas orientadas a la formación de formadores, teléfono de asistencia, etc.).

3.3.2. Cooperación Internacional

En el ámbito de la cooperación internacional encontramos el reciente proyecto propuesto por **ASEFMA** (*Asociación Nacional de Fabricantes de Mezclas Asfálticas*) que pretende impulsar, en colaboración con el ICEX (*Instituto de Comercio Exterior*), la creación de un programa de becas dirigidas a ingenieros cubanos para que puedan viajar a España a desarrollar sus conocimientos en empresas de **ASEFMA**. De esta manera, la Ingeniería cubana y, en última instancia, su sociedad podrían beneficiarse del conocimiento, adelantos técnicos y científicos de los que disponen las empresas asfálticas españolas.

En relación con esto, la **AEC** fomenta, a través de IVIA (*Instituto Vial Ibero-Americano*), la mejora de la infraestructura viaria en Iberoamérica y el trasvase de información y experiencia desde España a los países en vías de desarrollo.

En el ámbito del apoyo a países del tercer mundo (*cooperación al desarrollo*), la **FAEC** está desarrollando varios proyectos, como, por ejemplo, el **Programa de ayudas a personas discapacitadas** como consecuencia de accidentes de tráfico en cooperación con la ONG Cooperación Internacional, que quiere otorgar ayudas a personas con discapacidad tras haber sido víctimas de un accidente de tráfico, diversos **proyectos de cooperación en Latinoamérica** en colaboración con el IVIA (*Instituto Vial Ibero-Americano*) para mejorar las carreteras en aquellos países con cotas más bajas de desarrollo, y la creación de la ONG *Ingeniería de Emergencia*, en cooperación con otras organizaciones del sector (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Dº Gral. Inmigración, ETS de Ingenieros de Caminos, etc.). Por otra parte, ante la carencia de un número suficiente de unidades de transporte público adaptado para personas discapacitadas, la FAEC se plantea gestionar la **consecución de vehículos especiales para minusválidos en la ciudad de Madrid**. Como iniciativa más significativa de cara a promover e impulsar la I+D+i entre instituciones públicas y privadas, destaca el **Premio Internacional a la Innovación en carreteras "Juan Antonio Fernández del Campo"**, al que pueden optar estudios, trabajos de investigación, programas o proyectos innovadores, y que cuenta con el patrocinio de administraciones públicas, entidades financieras y empresas del sector.

3.3.3. Apoyo a desfavorecidos o marginados

Dentro de la acción social se han identificado también iniciativas de apoyo a grupos de desfavorecidos o marginados, como, por ejemplo, la ayuda económica que presta **Telvent**, mediante la **Fundación Focus Abengoa**, a una asociación de niños con problemas de autismo y el programa formativo ocupacional para personas con discapacidad que se inició en Noviembre del año 2006. En la misma línea de integración de personas con discapacidades al mundo laboral, **Euroconsult** creó en el año 2002 la empresa AYCOP que está formada íntegramente por ingenieros con discapacidades físicas cuya actividad principal es la consultoría en proyectos de edificación y accesibilidad. En la misma línea, **Euroconsult** mantiene varios acuerdos con ADIFA (*Asociación de Discapacitados Físicos de Alcobendas*). Por otra parte, la **Fundación 3M** colabora con diferentes asociaciones y

fundaciones de investigación para la salud (Fundación para la Investigación en Salud, Asociación Española de Patología Cervical y Colcospia, Fundación Dr. Pifarre, Fundación Casa del Corazón, Fundación Parc Tauli y la Fundació ASSAIG), de ayuda a la infancia (Aldeas Infantiles SOS) y de ayuda a personas con discapacidad (Fundación Prodis, CEAPAT).

Destacamos, por otra parte, la labor de la ONG de voluntariado **Desarrollo y Asistencia**, que lleva a cabo programas de atención a personas que se encuentren en situación de necesidad por soledad, enfermedad, marginación o discapacidad, formando y cualificando voluntarios. En este sentido, esta ONG, ligada al sector viario por quien la preside, ha firmado recientemente acuerdos con el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y con la Escuela Universitaria de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, para promover el voluntariado social entre este colectivo. Por otra parte, busca donaciones de grandes constructoras muy ligadas al sector (*Ferrovial, FCC, ACS, OHL, etc.*) para poder financiar su Obra Social.

Una iniciativa conjunta y significativa de la **DGT (Dirección General de Tráfico)** y la **CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)** es el "Carné por un euro al día", que facilita la obtención del carné de conducir a jóvenes de entre 18 y 25 años. Es una iniciativa voluntaria a la que las autoescuelas pueden adherirse y contar con una cofinanciación por parte de la Administración.

También son buenos ejemplos de la cooperación filantrópica empresarial el apoyo financiero e institucional de la **Fundación ADA** a Mensajeros de la Paz y a la Fundación Banco de Alimentos de España y las iniciativas de abaratamiento del coste del cemento para obras acuíferas en países en vías de desarrollo promovida por **Oficemen**.

3.3.4. Promoción de la cultura y el deporte

En relación a las **actividades de promoción de la cultura y el deporte** encontramos muchas iniciativas a nivel local, como por ejemplo las desarrolladas por las empresas cementeras con las comunidades del entorno de sus fábricas o los convenios con universidades del **RACE**, **Geocisa** y **ADA**, y las iniciativas de patrocinio y apoyo a entidades deportivas locales que lidera **Euroconsult**. También son notables las acciones del **RACE** para la promoción del deporte del motor y sus esfuerzos por mantener una vasta colección de libros relacionados con el mundo del automóvil, así como el museo de su Fundación. Por otro lado, **Fundación 3M** ha apostado por el apoyo a universidades (los patronos de honor de su fundación son las universidades de Alcalá, Valladolid, Valencia y Zaragoza), particularmente en el fomento de la innovación y la investigación. Con ese fin crearon los premios *Fundación 3M a la Innovación*, que van por su octava edición y tienen alcance nacional. Por otro lado, la **Fundación 3M** mantiene un acuerdo marco con la Universidad Complutense de Madrid en el que se compromete a proporcionar equipamiento y financiación para diferentes proyectos de investigación.

Son también muy destacables las aportaciones de la **Fundación Focus-Abengoa** al fomento de la cultura y las actividades de promoción de la música y la pintura, junto con la organización de cursos, seminarios y congresos sobre temas relacionados con el arte y la tecnología. De la misma manera, la **FAEC** ha puesto en marcha iniciativas de promoción cultural como las "*Tardes Culturales de la FAEC*" o el recital de ópera en beneficio de la ONG Cooperación Internacional, y de recuperación del patrimonio histórico, como en el caso de la Casa de Postas de Meco.

3.3.5. Actividades en colaboración con la Administración Pública

Cabe destacar, por último, las **actividades en colaboración con la Administración Pública** que pueden promover o favorecer la puesta en marcha de determinadas políticas o iniciativas con componente socialmente responsable. Así, por ejemplo, la **AEC** colaboró en la edición del **Libro Verde de la Seguridad Vial**, que se presentó ante el Congreso de los Diputados y que recoge una serie de propuestas (77) para hacer frente a la accidentalidad en España.

Puntualmente, puede colaborar a través de la creación de comités temáticos, por ejemplo **Comité del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)** de la **AEC**, que presentó una serie de sugerencias para mejorar este programa propuesto por el Ministerio de Fomento durante el proceso de desarrollo de los planes sectoriales, como instrumentos planificadores del transporte en los próximos años, con el objetivo de que se ajuste a la realidad del panorama económico, social y medioambiental del transporte en España.

3.3.6. Otros ámbitos

Destacar en otros ámbitos una serie de iniciativas a impulsar a través de la **FAEC**, por ejemplo la que ha venido a denominarse "**Millonarios de la Carretera**", un programa que data de los años 50 y que, tras recuperarlo, pretende recoger en un libro vivencias, experiencias, anécdotas de personas que tienen mucho que contar tras haber realizado más de un millón de kilómetros al volante de un vehículo.

Por otra parte, se desean potenciar los **foros o encuentros con personalidades relevantes del sector**, contribuyendo con ello al fortalecimiento o establecimiento de relaciones entre los diferentes agentes que operan en su seno.

3.4 Actividades o Iniciativas responsables con los empleados.

La relación con los **empleados** y la regulación interna responsable para con ellos es una parte clave en la RSC. Con respecto a este grupo de interés y ámbito, se incluyen todas aquellas *acciones y políticas que velan por la seguridad y la salud de los trabajadores, que buscan fomentar su desarrollo profesional o personal, que promueven la igualdad o la conciliación de la vida laboral y personal, entre otros.*

Dadas las actividades propias del sector viario, el mayor número de iniciativas tiene relación con la **seguridad en el trabajo y la prevención de accidentes**. De esta manera, casi la totalidad de los entrevistados manifestó una preocupación relevante por este tema, y mostró el alto grado de pro actividad de las empresas y asociaciones en este campo, como así ponen de relieve el programa P.E.T.R.A. de evaluación y control de obras de riesgo de **FCC Construcción**, el Proyecto Cero de **Geocisa**, que pretende lograr cero accidentes laborales en las actividades desarrolladas por ellos y por las empresas contratistas y la labor de divulgación de recomendaciones de seguridad y salud en el proceso de fabricación y utilización del cemento de **Oficemen**.

Como iniciativas para el desarrollo de conocimientos y competencias del personal del sector, de cara especialmente a mejorar su competitividad y empleabilidad a través del impulso de la formación, puede destacar el proyecto de **ASEFMA (Asociación Nacional de Fabricantes de Mezclas Asfálticas)**, con la **creación de un centro tecnológico** para mejorar las competencias del personal de las empresas miembro de la asociación, tanto en materia tecnológica como en cuestiones de seguridad laboral.

Todas las empresas y asociaciones sondeadas desarrollan programas de formación interna para su plantilla, promoviendo y, en ciertos casos, financiando la formación del personal en los ámbitos que hayan sido detectados en el proceso de identificación de necesidades formativas.

En las iniciativas encaminadas a la **conciliación de la vida laboral y personal** se encuentran muchas organizaciones con problemas para poder ejercerla, fundamentalmente por la naturaleza del sector, muy ligado al trabajo por proyectos. No obstante, se ha podido encontrar algunas iniciativas que buscan activamente esta conciliación. Son ejemplo de esto **MOSA**, con el establecimiento de una jornada laboral de 8 a 5 en contra de las largas horas y absoluta disponibilidad horaria que domina en su subsector, junto con la política de favorecer las bajas por maternidad/paternidad o por causas relativas a la familia. También **3M** lleva casi 30 años fomentando la flexibilidad horaria con el fin de promover la conciliación; tal es así que recibieron el año pasado el premio del Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid al fomento de la conciliación por su centro en dicha localidad madrileña. En la misma línea, merece mención especial la política de responsabilidad interna de **Telvent**, con su facilidad de acumulación de permisos, la flexibilidad horaria, la subvención de guarderías para los empleados, los programas de becas escolares para hijos de empleados y la inclusión de centros deportivos en las instalaciones de la compañía.

En cuanto al **fomento de la estabilidad laboral**, la mayoría de los entrevistados reveló un amplio porcentaje de contratación indefinida después de un período probatorio, en torno al 90% en **TRN Ingeniería** y muy por encima del 50% en **Euroconsult**, por ejemplo.

3.5 Actividades o Iniciativas responsables con los **clientes**

En este apartado se reflejan las actitudes e iniciativas de las empresas y asociaciones del sector con respecto a sus **clientes**. De esta manera, se consideran políticas responsables *todas aquellas que fomentan la calidad del servicio o producto, que promueven políticas de claridad en la publicidad o aquellas iniciativas que permiten a los consumidores conocer los detalles de la elaboración o desarrollo del producto o servicio*. De la misma manera, se incluirán en este grupo todas aquellas políticas que busquen *incrementar la satisfacción duradera de las necesidades del cliente y que fomenten una relación calidad-precio clara y adecuada*.

La práctica totalidad de las empresas o asociaciones que han sido consultadas para este informe ha declarado el mismo tipo de aproximación a la responsabilidad con los clientes: las **certificaciones de la gestión de calidad** en base a estándares internacionalmente reconocidos (*ISO 9000 especialmente*) y la integración de la perspectiva e intereses del usuario en la práctica diaria y la estrategia. Hemos encontrado una mayoría de empresas certificadas mediante distintas normativas y con una clara orientación a la calidad de servicio y producto. En el caso particular del subsector de autoescuelas, están en proceso de iniciar una marca de calidad propia de la **CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)** para adaptar los criterios de calidad a la realidad concreta del negocio de autoescuelas en España. Efectivamente, la calidad es la primera responsabilidad de la empresa con el cliente, y el sector viario lo ha entendido así, aunque son pocas las iniciativas reportadas de responsabilidad hacia el cliente que se desvían de esta línea. Otras iniciativas de responsabilidad hacia el cliente se orientan hacia las **políticas de seguridad y protección de datos** de **FCC Construcción**, la orientación a la

atención exquisita y respetuosa hacia los clientes de **ADA** y el código de conducta interno para el trato con el cliente del **RACE** (*Real Automóvil Club de España*).

Con respecto a la labor de **investigación y estudios** para mejorar las especificaciones de calidad de determinados productos o conseguir unas mejores prestaciones, algunos de los subsectores sondeados ha articulado centros de investigación o tecnológicos que permiten desarrollar proyectos de I+D+i, promoviendo la difusión tecnológica y el asesoramiento técnico tan necesarios para consolidar un sector de vanguardia. Así por ejemplo los sectores del cemento a través de **Oficemen** y de fabricación de asfálticos a través de **ASEFMA** cuentan con acceso a este tipo de centros.

La **AEC** en colaboración con el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha editado el **Libro Verde: Indicadores de Calidad del Servicio en Carreteras**, para el estudio de la calidad del servicio y aclarando su concepto en cada uno de los procesos que rodean las infraestructuras viarias, desde su planificación hasta su explotación.

3.6 Actividades o Iniciativas responsables con los **proveedores**

Aquí se recogen las políticas del sector con respecto a los **proveedores**, entendiendo por políticas responsables aquellas que *buscan relaciones de igualdad y beneficio mutuo y, a su vez, aquellas políticas que consideran la responsabilidad y ética del modelo de negocio de los proveedores como criterio de contratación de servicios*.

En línea con lo citado anteriormente de las certificaciones de los sistemas de gestión de calidad, la selección de proveedores también viene dictaminada por éstas mismas al inducir hacia la elección de aquéllos que cumplan con **criterios de calidad** que la empresa, promoviendo la gestión de calidad en las organizaciones del sector viario español. Por otro lado, sólo **FCC Construcción** y **3M** han mencionado la existencia de **código ético para con los proveedores** y la **evaluación y control de toda la cadena de suministro**, aunque **Oficemen** sí expuso su intención de diseñar y hacer extensivo un proceso de certificación de calidad a toda la cadena de suministro.

Un ejemplo de la promoción o efecto tractor de grandes empresas lo constituye **FCC Construcción** que, consciente de su posición en la industria constructora, busca la creación de unas condiciones de mercado en las que las empresas responsables sean valoradas, mejorando así la competitividad de las compañías auxiliares del sector de la construcción.

En la misma línea de exigencia y de intentar mejorar las condiciones generales del trabajo, **ASEFMA** estableció hace algún tiempo las **subastas restringidas**, que suponen una criba de propuestas con criterios técnicos. Los criterios de criba se aseguran de que la empresa que se quede con el proyecto disponga de los medios de fabricación y ejecución, que las materias primas tengan un mínimo de calidad y que tanto la empresa en general como el personal de obra posean cierta experiencia previa. De esta forma, se evitan situaciones de obras con pésima subcontratación, a precios por debajo de la línea de coste y de baja calidad de materiales y resultado final.

3.7 Actividades o Iniciativas responsables con el **medio ambiente**

Se contemplan en este apartado todas aquellas políticas o iniciativas empresariales que organizan los procesos de la empresa de manera que sean respetuosos con el **medio ambiente**. Por medio ambiente habrá de entenderse al *entorno que afecta y condiciona especialmente las circunstancias de vida de las personas o la sociedad en su conjunto, comprendiendo el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y un momento determinados, que influyen en la vida del hombre y en las generaciones venideras. No se trata sólo del espacio en el que se desarrolla la vida sino que también abarca seres vivos, objetos, agua, suelo, aire y las relaciones entre ellos, así como elementos tan intangibles como la cultura.*

Las empresas y asociaciones que integran la FAEC han dado muestra de un especial interés en los temas de responsabilidad ambiental. Empezando con el mismo patrón de corte de los dos apartados anteriores, se ha registrado una importante implantación en el número de **certificaciones de gestión ambiental** en base a estándares internacionalmente reconocidos (*ISO 14000 especialmente*), que llevan asociados el diseño y desarrollo de sistemas de gestión medioambiental, asegurando con ello una serie de compromisos ambientales que van desde el cumplimiento de la legislación ambiental de aplicación al principio de prevención de la contaminación y de la mejora en el desempeño ambiental, hasta aspectos como el control del gasto energético, la gestión y el reciclado de los diferentes materiales y residuos, la compensación/restauración de efectos ambientales y la selección de proveedores considerando sus compromisos medioambientales.

La **AEC**, por su parte, desarrolla numerosas iniciativas de protección del medio ambiente y de minimización de los efectos negativos de la carretera sobre el entorno; con esta intención se ha venido fomentando la creación de **sumideros de CO₂** en los alrededores de las carreteras (plantando árboles para amortiguar/absorber la misma cantidad de CO₂ que la propia infraestructura genera), la formación en medio ambiente para los operarios de conservación de carreteras y las **auditorías ambientales** en carreteras. Otro proyecto innovador lo constituye el desarrollo del **Mimar** (*Mapa de Interpretación del Medio Ambiente a través de la Red de Carreteras*), que facilita a los usuarios de las carreteras información sobre los principales puntos con riesgo de atropello de fauna, los espacios naturales protegidos por los que pasa la red viaria, una valoración ambiental de ciertos tramos de carretera, etc. Este compromiso medioambiental ha llevado a la AEC organizar periódicamente el **Congreso del Medio Ambiente en Carreteras**, foro donde expertos del sector se reúnen para promover e integrar la sostenibilidad ambiental en el diseño y la construcción de la red viaria.

Otras iniciativas relevantes tienen relación con la **ecoinnovación**, que promueve el uso de materiales o productos respetuosos con el medio ambiente; así, por ejemplo, en el subsector de la señalización urbana y de carreteras por parte de la empresa **MOSA** el uso de pinturas de mínimo o nulo contenido en disolventes orgánicos permite un **menor consumo energético y un menor impacto en el entorno**. En este sentido, **3M** fue pionera con el lanzamiento hace ya 33 años de su política 3P (*Pollution Prevention Pays*) cuyo espíritu es el de fomentar la prevención de la contaminación y evitar los costes de paliar o eliminar las consecuencias de esta. También con este espíritu se implantó hace más de diez años el Sistema de Gestión del Ciclo de Vida de los productos que consiste en considerar aspectos medioambientales, de salud y seguridad a cada paso de la **cadena de valor**.

La constructora **FCC**, por su parte, ha puesto en marcha el *Plan Logro* y el *Proyecto Reto* para contribuir a **frenar la problemática de los residuos de construcción y demolición**, mientras que **Euroconsult** tiene como clave de su filosofía medioambiental el **incremento de la durabilidad de los edificios y las infraestructuras**, en el sentido de que cuantas menos obras, remodelaciones o demoliciones sean necesarias, menor será el impacto medioambiental.

En el caso de la industria cementera el consumo de energía es significativo, así como su impacto sobre el medio ambiente, por ello se está potenciando la implantación de políticas medioambientales y energéticas que, incluyen no sólo restricciones del impacto, sino además **programas compensatorios** como, por ejemplo, recuperación de canteras o plantación de viñedos. Este escenario ha promovido la formación del grupo de trabajo GT2+3 que representa a la industria cementera, dedicado a la gestión de buenas prácticas ambientales que otorga la máxima importancia al reto medioambiental. En esta línea, **Oficemen** acordó participar de manera voluntaria en el inventario nacional de dioxinas y furanos, de la misma manera que firmó un convenio voluntario a cinco años con el Ministerio de Medio Ambiente para la prevención y el control de la contaminación.

Por otro lado, **ASEFMA** ha iniciado el **Proyecto Fénix**, dentro del programa CENIT, que investiga las diferentes posibilidades del firme en materia de reducción de emisiones a la atmósfera, de canalización de aguas de lluvia, aprovechamiento de la radiación solar sobre el asfalto o de incremento de la seguridad de la carretera, entre otras líneas de investigación abiertas. Anterior a este proyecto, el subsector de fabricantes de mezclas asfálticas ya llevaba años investigando y poniendo en práctica sistemas de reciclado del asfalto de las carreteras y sistemas de aplicación de técnicas de asfaltado en frío para aminorar las emisiones atmosféricas.

Desde la perspectiva de la planificación y diseño de las carreteras, el colectivo de ingenieros de Caminos ha expresado un profundo interés por el medio ambiente y una genuina integración de la preocupación por el medioambiente transversal a todo el sector. De esta manera, buscan el **respeto y el mínimo impacto de las carreteras en el entorno** mediante, por ejemplo, la construcción de pasos de fauna en zonas críticas o sistemas para que las aves no se electrocuten o no vuelen raso en trazados ferroviarios, favoreciendo de esta manera la preservación del ecosistema animal de la zona.

Otra iniciativa de gran interés es la promovida por la **CNAE** en colaboración con el IDAE para impartir cursos de conducción eficiente y ecológica, de manera que para 2008 todos los profesores de autoescuela sean capaces de incluir estos criterios en sus clases, colaborando de esta manera a la **educación medioambiental** de los futuros conductores.

3.8 Principales obstáculos a la RSC

En el desarrollo de la RSC y su proceso de implantación operativa, las empresas del sector viario español perciben cierto número de obstáculos que dificultan esta integración.

El obstáculo más citado es la falta de una **cultura empresarial** que entienda realmente e integre en el núcleo de la estrategia y de la gestión de la empresa la responsabilidad corporativa. En este sentido, gran parte de los entrevistados considera que en el sector viario todavía prima excesivamente una mentalidad de beneficio a corto plazo y, en ocasiones, un gran desconocimiento de lo que la RSC en realidad es y qué implica. La decisión de reorientar la empresa hacia la RSC debe partir de la convicción interna y la determinación. Hoy por hoy existe un cierto

escepticismo y un desconocimiento provocado por lo primero. Se suele manifestar una imagen desvirtuada de la RSC.

Esto puede argumentarse, por ejemplo, en la falta de alineación de muchos de los programas, acciones o iniciativas de RSC y la estrategia de la empresa. Como consecuencia de ello, se percibe una **desagregación en el desarrollo de iniciativas**, lo que provoca un sumatorio de pequeños proyectos individuales que no cuentan con suficientes recursos y que, liderados o guiados en conjunto, podrían suponer una diferencia en resultados y en promoción para las empresas participantes.

La gestión de una disciplina tan compleja como la RSC, dada la cantidad de intereses, conexiones y derivadas que existen, ha puesto de manifiesto igualmente las **limitaciones a su gestión**. De manera explícita, la **escasez de recursos** (tiempo y medios económicos) y la **dificultad de interpretación de lo que es necesario gestionar** se consideran también como los dos factores que minimizan el empuje a su gestión. Esto es especialmente importante en las pymes, que no disponen de los mismos recursos que otras empresas del sector que, por su mayor tamaño y mayor volumen de negocio, disponen de más recursos tanto económicos como humanos para desarrollar proyectos o estrategias orientadas a la RSC.

Otra de las razones que apoyan el argumento de la escasez de recursos es el sistema de subasta de obras que, en muchos casos, no permite holgura para ciertos proyectos de RSC, dado que en las licitaciones públicas estos costes no se encuentran contemplados o integrados.

3.9 Valoración **contrastada** del desempeño en RSC

Durante el proceso de entrevistas se llevó a cabo una acción de evaluación general, en la que se calificó el interés o compromiso con políticas o iniciativas en RSC de cada organización o sub-sector, según el caso, en una escala de 0 a 10, siendo 0 un compromiso o interés nulo y 10 un interés máximo y un compromiso íntegro y activo en temas relacionados con la RSC. Este proceso se llevó a cabo desde dos perspectivas: la del entrevistado y la del equipo entrevistador. Los resultados derivados de esa autoevaluación son los siguientes.

Miembros de la Mesa participantes en el estudio	Valoración del socio	Valoración equipo entrevistador
Socio 1	8	6
Socio 2	7	5
Socio 3	9	6,5
Socio 4	8	6
Socio 5	6,5	5
Socio 6	8	4
Socio 7	6,5	8
Socio 8	9	6
Socio 9	7	3,5
Socio 10	4,5	4,5
Socio 11	7	5
Media*	7'3	5,09
Media Total	6,109	

* La auto-evaluación no se incluyó en las entrevistas a las administraciones públicas.

Nota: La nota media de las evaluaciones de los entrevistados, al proceder de puntuaciones de autoevaluación, refleja la imagen que el sector tiene de su compromiso con la RSC, lo que, debido a su subjetividad, facilita la aparición de situaciones de posible valoración excesiva. Con el fin de contrarrestar dicha desviación, hemos incluido la opinión de los entrevistados, con cuyas evaluaciones hemos obtenido una última media final.

4. Resultados derivados del análisis de Memorias de RSC

Con el propósito de complementar la información estrictamente cualitativa extraída de las entrevistas y para aportar una perspectiva clara de las actividades que se están desarrollando y de cuáles son las demandas sociales y medioambientales que reciben mayor cantidad de financiación por parte de las empresas del sector viario, hemos recopilado algunos datos de inversión en RSC que han sido publicados este año en diferentes memorias de sostenibilidad. Las memorias analizadas corresponden a empresas que, aunque no son miembros de la Mesa de RSC de la FAEC, son socias de la AEC y preferentemente, representan a los sectores de la ingeniería y construcción, aseguradoras e hidrocarburos.

El **gráfico nº 1** presenta el **total de inversiones en RSC** del año 2006-2007 de las empresas sondeadas. Como se puede observar, sus inversiones se distribuyen en cuatro campos generales: medio ambiente, empleados, comunidad y cultura. El gráfico permite ver cómo el **área preferente** de actuaciones responsables de las empresas del sector viario es el **medioambiental** frente a los otros tres. Esta desproporción tan significativa tiene sentido en el contexto de las empresas y asociaciones del sector viario ya que el grueso de sus operaciones tiene especial impacto en el entorno natural. Por otro lado, aunque la comparativa ensombrezca las aportaciones otros ámbitos, éstos también cuentan con sumas importantes que permiten el desarrollo de iniciativas en campos diversos. En este sentido, por tanto, se deja ver una especial predilección por la inversión en el ámbito ambiental.

INVERSIÓN EN RSC

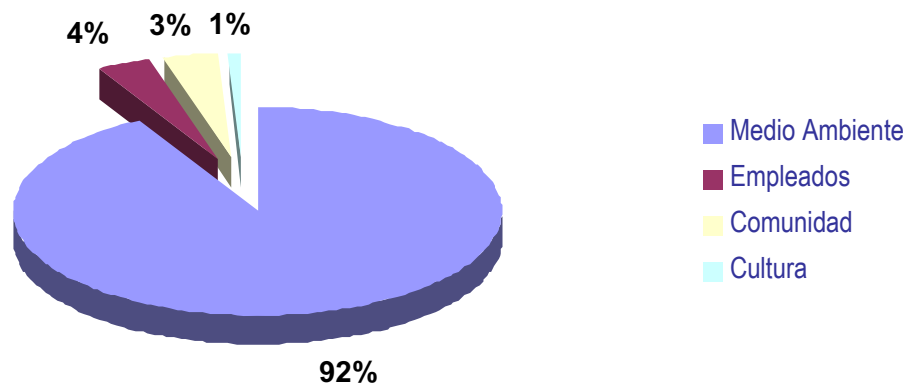
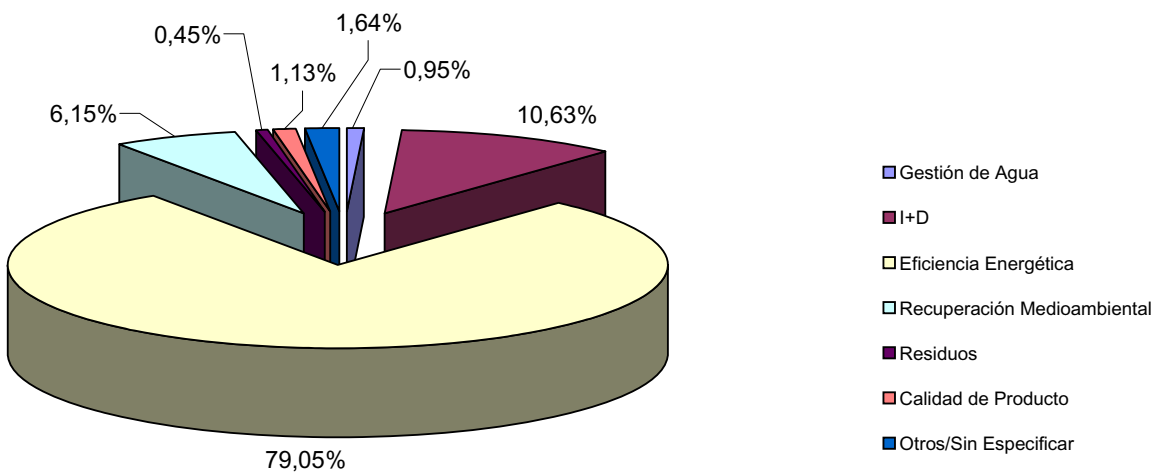


Grafico nº 1: Inversión en RSC

Tal y como se indica en el **gráfico nº 2**, la gran mayoría de las aportaciones a **proyectos medioambientales** va destinada a la eficiencia energética y a la gestión responsable del gasto de agua. El siguiente ámbito lo constituye la investigación y desarrollo en materia de mejora a efectos medioambientales, que junto con los proyectos de recuperación medioambiental, ocupan el segundo y tercer puesto en la escala de inversiones medioambientales. En el grupo "Otros" que aparece en la tabla, se ha incluido actividades de escasa representación porcentual tales como las inversiones en control del ruido, reducción de emisiones de efecto invernadero a la atmósfera o lucha contra el cambio climático.

Gráfico nº 2: Inversiones en medio ambiente

MEDIO AMBIENTE



El **gráfico nº 3** ilustra lo referente a la inversión con criterios socialmente responsables en beneficio de los **empleados** de la compañía; los recursos se dedican casi exclusivamente a la seguridad laboral frente al 8% de inversión dedicado a formación para los empleados y otros proyectos. De nuevo, aunque la inversión en seguridad sea muy desproporcionada comparativamente, tiene sentido si se contextualiza en el sector viario y en el tipo de operaciones que lleva a cabo. Por otro lado, aunque la seguridad y la formación son ejes básicos en cualquier principio de actuación responsable en cuanto a los empleados, la facilidad para conciliar la vida laboral y personal o los programas de retención del talento, como ejemplos de otras áreas de responsabilidad, tienen aún cierto nivel de recorrido.

INVERSIÓN EN EMPLEADOS

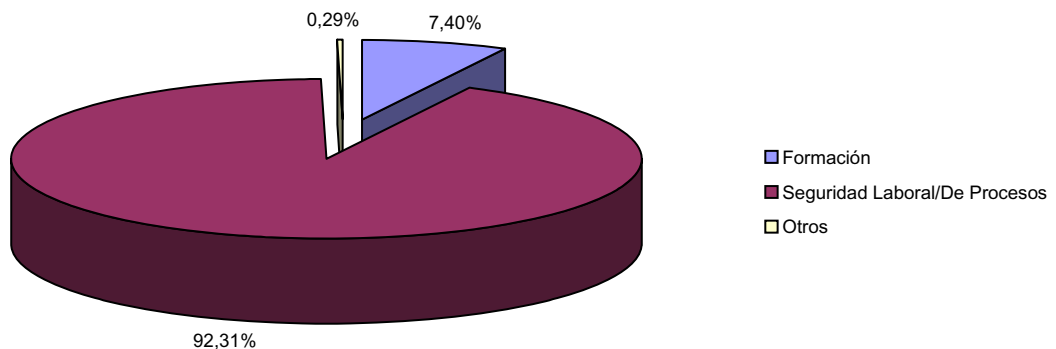


Gráfico nº 3: Inversión en empleados

El **gráfico nº 4** deja ver todo lo referente al retorno de **beneficios a la comunidad** por parte del sector viario. Casi un cincuenta por ciento son donaciones a centros de investigación o lucha contra enfermedades de especial virulencia en la actualidad. Cerca de un tercio del total de las inversiones va destinado al desarrollo comunitario, en muchas ocasiones, de países del tercer mundo o en vías de desarrollo. Algunas de las iniciativas de responsabilidad con la comunidad tienen que ver con el desarrollo del tejido empresarial de comunidades deprimidas, de acceso a energía y agua corriente o de apoyo a familias de enfermos y a enfermos mentales.

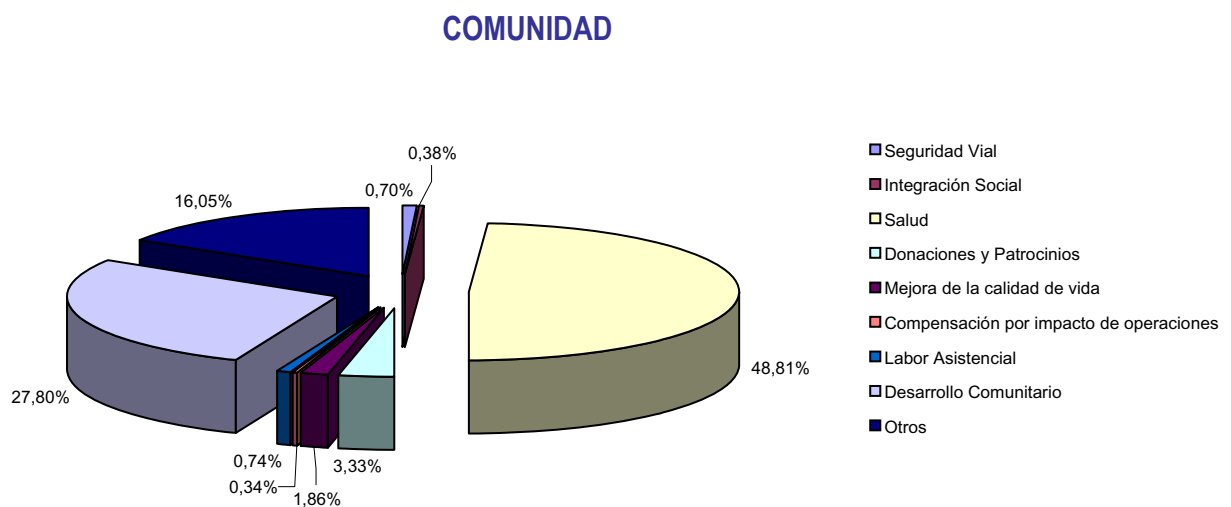


Gráfico nº 4: Inversión en la Comunidad

Por último, el **gráfico nº 5** incluye la inversión en la **promoción cultural y artística**; es la que menor cuantía económica recibe dentro de las áreas de responsabilidad corporativa del sector viario; no obstante, como en los demás apartados, un tema en particular recibe la mayoría de los fondos, en este caso la educación, y el resto de inversiones se encuentran más desagregadas en diferentes iniciativas. Después de la educación, la promoción del arte y la cultura se lleva más del 25% de la inversión, seguida, ya muy lejanamente, por la inversión en restauración del patrimonio histórico y de promoción del deporte. Una gran mayoría de estas iniciativas en educación tiene que ver, en el caso del tercer mundo, con la creación de escuelas y el fomento de la escolarización infantil y, en lo que atañe a España, con la concesión de becas y programas de prácticas, principalmente para universitarios. En cuanto a la restauración del patrimonio histórico, las inversiones están mucho más focalizadas en España que en el extranjero.

INVERSIÓN CULTURAL

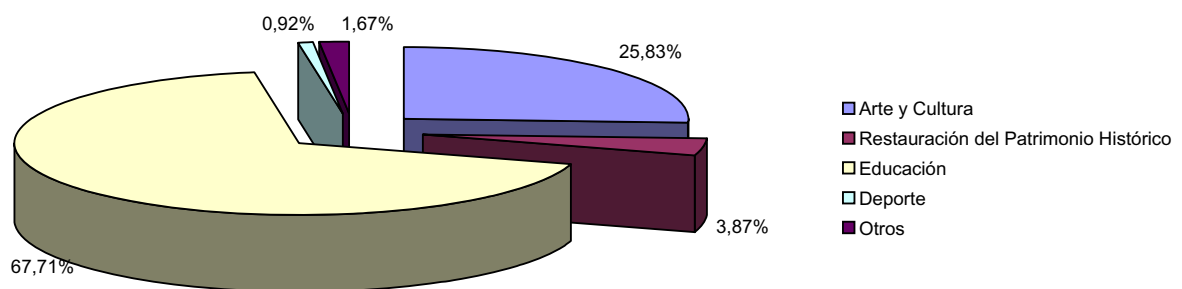


Gráfico nº 5: Inversión Cultural

5. Conclusión y análisis finales

5.1 DAFO de situación de la RSC en el sector viario

A modo de síntesis y resumen, se ordena el conjunto de **Debilidades**, **Amenazas**, **Fortalezas** y **Oportunidades** que se han podido identificar en el desarrollo de las entrevistas y el análisis de las memorias de RSC. Constituyendo un **DAFO** de la situación de la RSC en el sector viario español

- **Debilidades:** Son aspectos que limitan o reducen la capacidad de desarrollo efectivo de la estrategia de la RSC por la FAEC; constituyen una amenaza para la misma y deben, por tanto, ser controladas y superadas.
- **Fortalezas:** Son capacidades, recursos, posiciones alcanzadas y, consecuentemente, ventajas competitivas que deben y pueden servir para explotar oportunidades.
- **Amenazas:** Fuerza del entorno que pueden impedir la implantación del Plan de RSC, o bien reducir su efectividad, o incrementar los riesgos de la misma, o los recursos que se requieren para su implantación.
- **Oportunidades:** es todo aquello que pueda suponer una ventaja o mejora para el Plan de RSC de la FAEC y, como consecuencia de ello, para mejorar la competitividad, reputación y notoriedad del sector.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> o Ausencia de una visión conjunta de la RSC en el sector (conceptos, identificación, diálogo / comunicación con los grupos de interés) dada la heterogeneidad del sector. o Escasa consideración, en general, de la RSC como aspecto "estratégico o de gestión" en la mayoría de las organizaciones del sector. o Escasa notoriedad de las acciones o iniciativas socialmente responsables del sector viario. o Heterogeneidad en las actividades y tamaños de las empresas del sector y de las representadas en la Mesa, con la consecuente limitación en el alineamiento de las acciones de RSC (<i>puede ser también una fortaleza</i>). 	<ul style="list-style-type: none"> o Posición de la FAEC como representante y aglutinador de un nº de empresas y organizaciones provenientes de áreas y ámbitos diversos, con distintos enfoques de la RSC. AEC como organización consolidada y muy activa. o Constitución de la Mesa de RSC y voluntad de desarrollo de un Plan de RSC. o Fuerte orientación del sector a la I+D. o Fuerte implicación de la AEC en la seguridad viaria y la protección ambiental.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> o Políticas/Iniciativas de RSC particulares que pueden entrar en conflicto con el Plan de RSC de la FAEC. o Opinión social generalizada de que el sector viario es "destructor" del medio ambiente. o Posible falta de identificación con el Plan de RSC a desarrollar por parte de los miembros o socios de la Mesa de RSC de la FAEC. o Presión creciente del mercado hacia comportamientos socialmente responsables (<i>puede ser también una oportunidad</i>). o Presión creciente del marco legal, especialmente en materia ambiental y de prevención de riesgos laborales. 	<ul style="list-style-type: none"> o FAEC como catalizadora de proyectos de RSC, siendo un nexo entre empresas, administraciones y grupos de interés, fortaleciendo el papel de las empresas del sector y proyectando una imagen agregada en materia de RSC. o Alineamiento de los ejes y actuaciones con las directrices marcadas por el Libro Blanco de la RSC en España. o Convertirse en una iniciativa sectorial de referencia a nivel nacional en materia de RSC, que mejore la reputación sectorial e individual. o El potencial impulso de la Administración en la puesta en marcha de las acciones previstas en el Plan de RSC. La implicación de la Administración es vital. o En definitiva, <u>cualquiera de las acciones propuestas en cada uno de los ejes previstos puede constituirse como oportunidad</u>: <i>Impulsar la Marca de Carreteras Sostenibles, Promover el Voluntariado Social, difusión de buenas prácticas en RSC, guías de autoayuda, mayor alcance de las iniciativas de acción social, etc.</i>

5.2 Conclusiones y sugerencias de actuación

En el presente apartado se señalan las conclusiones más importantes obtenidas en relación al presente estudio. Como idea inicial es preciso destacar que **el concepto de RSC es aún novedoso**, y se deja ver cierto confucionismo a la hora de acotar su significado y conceptualizarlo de manera clara entre los estamentos entrevistados. Sólo unos pocos han reconocido tener una idea clara de lo que significa e implica la RSC. No obstante, en una primera aproximación, la mayoría de los entrevistados asocian la RSC con criterios como ética o transparencia, entendiéndola como un concepto integrador de las prácticas económicas, sociales y medioambientales en la organización, lo que refleja coherencia en los planteamientos de partida.

No obstante, se pone de manifiesto que la empresa se encuentra inserta en un ámbito social del que no puede sentirse ni ausente ni extraña. Resulta importante igualmente la asunción de que los valores o criterios intangibles (hablamos por ejemplo de reputación, imagen, credibilidad, confianza, etc.) de la RSC sean considerados los principales motores, entendiéndose que inciden de manera directa en la rentabilidad a largo plazo de la empresa o de un sector concreto.

Bajo esta premisa, las organizaciones entrevistadas dejan ver su interés por abordar una disciplina como la RSC, así como por la iniciativa que quiere desarrollar la FAEC, pero es necesario profundizar en que es un camino de estrategia empresarial, dejando claro cómo se operativiza y todas sus conexiones y derivadas.

5.2.1 Promoción e Integración de la RSC

Falta una **estrategia de RSC a nivel sectorial**. En este sentido, el presente estudio puede contribuir a la adopción de los primeros pasos para arrancar en el sector una inquietud hacia el movimiento de la RSC.

En la misma línea existen escasos **programas de jornadas, sesiones o mesas vinculadas a la RSC** desde el ámbito del sector viario que puedan ir vinculados a una sensibilización inicial o hacia aspectos concretos (las diferentes iniciativas o estándares que promueven y canalizan la puesta en marcha de la RSC y la profusión de referentes en los últimos años con diferentes enfoques y propósitos para abordar la gestión total o parcial de la RSC inducen aún más el desconocimiento y desorientación en esta materia).

Igualmente, el nivel de **oferta formativa e informativa** en RSC debería potenciarse en el sector. Además, se ha manifestado interés en este sentido. Son pocos los representantes y sus organizaciones que han recibido formación/información relativa a RSC (contextualización e introducción a la RSC, fundamentalmente). La oferta formativa es aún escasa, especialmente programas que lideren una propuesta completa e integral de la RSC y mantengan criterios de aplicabilidad. La formación juega un papel dinamizador importante y debe ser tenida en cuenta para potenciar el entendimiento y la sensibilización hacia la RSC.

Se constata, en líneas generales, una escasa estrategia e implantación de **políticas de comunicación en materia de RSC** (algo normal dado que, en general, no hay estrategias de RSC en las empresas).

Existen pocas iniciativas para promover la **difusión de las buenas prácticas en materia de RSC** en el sector (webs corporativas con información sectorial, inventarios de buenas prácticas, premios y reconocimientos).

Una gran mayoría de empresas dentro del sector no ha alcanzado el diálogo con los GdI y necesita fomentar la relación y la comunicación biunívocas. Las implicaciones de mantener una política de comunicación y diálogo deficiente con los grupos de interés conduce a que la empresa desconocerá si sus actuaciones en RSC están siendo bien acogidas, valoradas, siquiera conocidas por los mismos. En definitiva, el mejor plan de RSC no redundará en beneficio de la organización ni de sus GdI sin un plan de comunicación y diálogo apropiado.

Acciones propuestas:

- Promover un **programa de sesiones informativas o seminarios de formación** que se orienten a la conceptualización, promoción u operativización de la gestión de la RSC.
- Elaborar algún medio de difusión periódica en materia de RSC (tipo **boletín temático de RSC**). Esta iniciativa puede representar una mayor aceptación que la propia formación o seminarios informativos (que requieren de presencia de los interesados), por lo que podría potenciarse tanto de modo general como focalizado a ámbitos concretos.

Impulsar el **diseño y puesta en marcha de un programa de formación superior (tipo Master) en RSC**, muy focalizado al sector viario, que pueda desarrollarse con el Colegio de Ingenieros de Caminos o Universidad Politécnica, por ejemplo. Vincular el ámbito académico con el empresarial mediante la dotación de una serie de **becas para la investigación de la RSC** en las empresas, que podría explotar líneas de trabajo tales como:

- *identificación de mejores prácticas empresariales*
- *identificación de problemáticas asociadas a la implantación de prácticas socialmente responsables*
- *identificación de disfunciones en la cadena cliente-proveedor socialmente responsable, etc.*

- Impulsar a nivel sectorial la **promoción, la publicación de memorias de sostenibilidad** alineadas con los principios de GRI (Global Reporting Initiative) como ejercicio de comunicación y transparencia con los Grupos de Interés. Además, con la institución GRI se puede liderar en España la **creación de un grupo de trabajo para la redacción de indicadores de desempeño de RSC** en el sector viario, ya que actualmente no están disponibles.
- **Adhesión al Pacto Mundial** como panel de principios internacionalmente reconocidos y que puede ser el punto de partida para el establecimiento de códigos éticos de conducta. Se puede promover a nivel sectorial la adhesión a estos principios desde la FAEC.
- Diseñar **Guías de Ayuda** o herramientas metodológicas que en sus contenidos puedan **impulsar procesos y canales de diálogo/comunicación con los grupos de interés**, de modo que sirvan para perfilar una estrategia para el dialogo y la comunicación con todos los grupos de interés de la organización.
- Diseñar un **programa de difusión de buenas prácticas** en materia de RSC que abarque desde :

- la puesta en marcha de un **sistema de reconocimiento** a las mejores prácticas en RSC por ámbitos concretos: Empleados, Clientes, Sociedad, Proveedores, Medio Ambiente, Liderazgo, etc.
- Confección, actualización y edición de un **Inventario anual de buenas prácticas en RSC** a nivel del sector viario.
-
- o Promover **programas de desarrollo e implantación de sistemas de gestión / evaluación de la RSC** en las organizaciones, permitiendo con ello la utilización de estándares contrastados para integrar la RSC en la gestión desde un enfoque transversal y estratégico (los referenciales de mayor reconocimiento son la *norma SGE 21* de Fonética, que regula el desarrollo de sistemas de gestión de responsabilidad social, *Norma AENOR: Guía para la implantación de los sistemas de gestión de la responsabilidad social en las empresas*; Marco de Evaluación de la RSC bajo el modelo EFQM, etc.).
- o Confección y mantenimiento de un **sistema de encuesta on line** sobre temas específicos de actualidad en materia de RSC. Puede pensarse en la elección de un tema de actualidad ligado a un ámbito concreto de la RSC: Igualdad DE oportunidades, Conciliación de la vida laboral-familiar, Ecoeficiencia..., cada mes o bimensual Los resultados pueden procesarse y publicarse periódicamente, y a partir de ahí acometer acciones concretas.
- o Desarrollo y Diseño de una **aplicación para la auto evaluación del desempeño socialmente responsable** de una organización. Dicha aplicación se confeccionaría para conocer el nivel de gestión de la RSC que posee en un momento dado la empresa.
- o Definición de un **Cuadro de Mando de Macroindicadores** en RSC, vinculado o no a programas o ejes del Plan de RSC (memorias publicadas, empresas certificadas, inversiones en RSC, benchmarking en buenas prácticas de RSC, etc.).
- o Proporcionar un punto de referencia en temas de RSC a través de un **servicio Web que permita informar, divulgar, asesorar y apoyar** a las organizaciones del sector en su esfuerzo por incorporar la RSC en su gestión. El servicio, abierto a todo el mundo, puede centrarse en las pymes, principal grueso y las que más pueden demandar este tipo de asistencia.

5.2.2 Acción Social

Se constatan **proyectos e iniciativas** principalmente a nivel local **muy focalizadas a la seguridad vial** y al **apoyo a grupos de discapacitados**.

Por otro lado, el análisis cuantitativo proporciona una mayoría de apoyo a programas de salud, desarrollo comunitario, educación y promoción del arte y la cultura a todos los niveles: local, nacional e internacional.

De la misma manera que los grupos más grandes no encuentran obstáculos para poner en marcha iniciativas de acción social y, de hecho, así las llevan a cabo, las **pymes** o los subsectores dominados por la presencia de pequeñas y medianas empresas **aquejan la falta de recursos económicos** para emprender este tipo de acciones sin quizá reparar en que hay muchas iniciativas que no requieren un desembolso económico importante y que pueden servir de gran ayuda igualmente.

Se han detectado numerosas **iniciativas esporádicas que no provienen de un análisis estratégico**. Estas actuaciones desagregadas, sin un plan director que las coordine, pierden cierto sentido y, en el mejor de los casos, suponen (muy loables) acciones de filantropía que se alejan del concepto de RSC como orientación estratégica empresarial.

Se constata una **escasa participación** y/o promoción de **proyectos de voluntariado social** en el sector.

Acciones propuestas:

- **Promover Estudios de Tendencias o Demandas Sociales o un Observatorio Social** Viario que pueda orientar los proyectos de acción social del sector o que éstos puedan basarse en los resultados de estos estudios o del observatorio. Con ello se pueden promover de forma conjunta **programas de acción social con alcance nacional y, quizá, menos favorecidos por corrientes de modas** y que, por otra parte, puedan estar más alineados con los objetivos del Milenio
 - *Objetivo 1: Erradicar la pobreza extrema y el hambre*
 - *Objetivo 2: Lograr la enseñanza primaria universal*
 - *Objetivo 3: Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer*
 - *Objetivo 4: Reducir la mortalidad infantil*
 - *Objetivo 5: Mejorar la salud materna*
 - *Objetivo 6: Combatir el VIH/SIDA, el paludismo y otras enfermedades*
 - *Objetivo 7: Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente*
 - *Objetivo 8: Fomentar una asociación mundial para el desarrollo*
- Desarrollar una **Guía de ayuda para el diseño de un Plan de Acción Social** en las empresas del sector viario.
- **Promover la colaboración o participación con estamentos del Tercer sector**, con buen nivel de representatividad, de cara a que puedan ofrecer una mayor cobertura territorial a los proyectos de acción social a desarrollar y un mayor impacto social de los mismos (Por ejemplo, estamentos del tipo Plataforma de ONG's de Acción Social que representa más de 20 organizaciones).
- Contemplar la **posibilidad de asociarse o colaborar con el estamento Fundación Empresa y Sociedad** que promueve que las empresas formalicen el doble compromiso de mejorar su acción social y de actuar como agente de cambio para que mejore el sector empresarial en su conjunto. La Fundación les ayuda a cumplir dicho compromiso, contextualizando sus avances en comparación con las principales empresas.
- Incentivar y **promover entre las pymes actividades de acción social** en la medida de sus posibilidades, desarrollándolos con criterios empresariales y de manera coherente con la actividad que puedan realizar. Ejemplo de esto serían muestra las iniciativas de concienciación dentro de la propia plantilla en contra de la violencia de género o de la integración social de los inmigrantes, aprovechando que el sector cuenta con una mayoría de hombres y una gran diversidad cultural y de nacionalidades para contribuir a dos problemas sociales de gran envergadura.

- Promover o participar en **la creación de un banco de proyectos de cooperación al desarrollo o de solidaridad** contribuyendo al fomento de la RSC de forma transversal en el sector e incluyendo en este proceso a las pequeñas y medianas empresas que, de manera aislada, no podrían afrontar los gastos de este tipo de iniciativas.
- **Fomentar los programas de voluntariado**, orientados a desarrollar programas de atención a personas que se encuentren en situación de necesidad entre los trabajadores del sector en colaboración con la ONG de voluntariado Desarrollo y Asistencia (miembro de la Mesa de RSC).
- Optimizar y mejorar los **programas de formación y sensibilización en colectivos de conductores con alta siniestralidad** (por ejemplo, motoristas y conductores de furgonetas de carga fraccionada)
- **Minimizar las barreras arquitectónicas** de las zonas peatonales de la red viaria.

5.2.3 Trabajadores

La **seguridad laboral** recoge la práctica totalidad de las inversiones responsables de las empresas para con sus empleados, aunque también se dedican bastantes recursos a la formación y capacitación de la plantilla.

Dentro de las recomendaciones del Libro Blanco del Congreso de los Diputados¹, encontramos que:

“La calidad del empleo y de las relaciones laborales es una de las esencias de la RSE. La superación de los mínimos legalmente exigibles abre un espacio muy amplio en la verificación de la RSE en este campo. En Europa, la idea de la RSE está indefectiblemente unida a un “hábitat” sociolaboral y medioambiental que, junto al desarrollo económico, configuran los parámetros de calidad de vida que deseamos y que corresponden al concepto de desarrollo sostenible y de competencia responsable.”

Siguiendo esta línea de argumentación y poniendo por caso la conciliación laboral, **se han encontrado pocas organizaciones que promuevan facilitar a sus empleados la conciliación de su vida personal con la laboral** y que vayan un paso más allá en el interés por la salud personal de los empleados y la extensión de la responsabilidad corporativa interna a la vida familiar y personal de los mismos. Este tipo de políticas, al margen de su valor social, son las que dotan de **valor añadido a una empresa y funcionan como verdaderos “retenedores de talento”**, incrementando la productividad y lealtad de los empleados; es éste un campo de oportunidad todavía por explotar por muchas de las empresas del sector viario.

Acciones propuestas:

- Desarrollar una **Guía de ayuda para la promoción de la conciliación en las empresas** del sector viario.

¹ Libro blanco de la Subcomisión para promover la Responsabilidad Social de las Empresas del Congreso de los Diputados del 31 de Julio de 2006.

- **Fomentar entre las empresas del sector la certificación de Empresa Familiarmente Responsable (EFR)**, movimiento internacional que, formando parte de la RSE, se ocupa de avanzar y dar respuestas en materia de responsabilidad y respeto a la conciliación de la vida familiar y laboral, al apoyo en la igualdad de oportunidades y a la inclusión de los más desfavorecidos.
- Programas de apoyo a empleados de empresas del sector con situaciones familiares de gravedad.
- Impulso a la **contratación de personas en riesgo de exclusión** (por ejemplo, discapacitados por accidentes de tráfico).
- Fomento de la **adaptación de los puestos de trabajo a personas con discapacidades físicas**.
- Potenciar la gestión del conocimiento en el sector por ámbitos temáticos: creando, por ejemplo, un **gestor documental con informes, artículos o publicaciones**.
- Potenciar el **desarrollo e implantación de sistemas de gestión de prevención de riesgos laborales en base a la norma OHSAS 18001**, una herramienta que ayuda a las empresas a identificar, priorizar y gestionar la salud y los riesgos laborales como parte de sus prácticas normales de negocio.
- **Desarrollar un Libro Verde o Cuadro de indicadores de Prevención de Riesgos Laborales a nivel sectorial**, considerando cada uno de los procesos que rodean las carreteras, desde su planificación hasta su explotación, que puedan dar una visión de las tendencias, avances o compromisos del sector viario en términos por ejemplo de: empresas certificadas en PRL, obras realizadas, accidentabilidad, siniestralidad, bajas por accidentes, formación en PRL, etc.)
- Fomentar entre las empresas del sector la participación en la iniciativa **Great Place to Work**, que permite una evaluación de la calidad de entornos de trabajo según tres relaciones conectadas: la relación entre los empleados y directivos, la relación entre los empleados y su trabajo/la empresa y la relación entre los empleados mismos.

5.2.4 Clientes

La iniciativa responsable más representativa para con los clientes o usuarios se centra en el **desarrollo de sistemas de gestión de calidad bajo el estándar ISO 9001**, cuyos procesos asociados se orientan a la satisfacción del cliente (en cualquiera de sus afecciones) y, en menor medida, en iniciativas asociadas con la **privacidad y protección de datos**.

Se hace patente la necesidad de ampliar el abanico de actuaciones orientadas, sobre todo, al usuario, ya que en muchos de los casos el cliente es la Administración, no una empresa o individuo.

Se precisa potenciar la **información sobre la prestación de los servicios o uso de los servicios de manera clara, precisa y fiable** respecto a los productos y servicios.

Acciones propuestas:

- Confeccionar un **Mapa de clientes del sector viario**, dada la diversidad y heterogeneidad existente, diferenciando sus potenciales expectativas de modo que se puedan orientar mejor las políticas o iniciativas responsables para con el cliente.
- Fomentar entre las empresas del sector los **sistemas de gestión de calidad ISO 9001**.
- Establecer un **código de conducta ético de actuación ante el cliente**.
- Desarrollar una **Guía de Ayuda o Metodológica para la Medición y Análisis de la satisfacción del cliente**.

5.2.5 Proveedores

Se ha puesto de manifiesto la necesidad de mejorar **los sistemas de adjudicación de obras y proyectos mediante procedimientos de subastas restringidas por criterios técnicos, de calidad, medio ambiente e incluso responsabilidad corporativa**, o mediante concursos de proyectos. Si bien muchas de las empresas y asociaciones del sector pueden fomentar y apoyar esto, son en este caso las Administraciones Públicas las que más impulso van a poder dar a estas iniciativas.

Volviendo a las recomendaciones del Libro Blanco, en lo referente al trato con proveedores encontramos dos consideraciones de particular relevancia; en la primera de ellas se sugiere la posibilidad de que las empresas elaboren una **política de compras y contrataciones que prime la RSC de las empresas proveedoras**, de manera que enviarían claras señales al mercado a favor del desarrollo sostenible. Como ejemplo de esto, el Libro Blanco propone *“la contratación de empresas de inserción o centros especiales de empleo, o la compra de productos de comercio justo o verdes para uso interno o regalos de empresa”*. Por otro lado, en caso de que, efectivamente, las empresas grandes exijan a sus proveedores, sobre todo en el caso de PYMEs, determinadas políticas o procedimientos de RSC, **deberán desarrollarse procesos de acompañamiento, aprendizaje y apoyo**, sirviendo así realmente al propósito de actuar como tractores de las pequeñas empresas en esta materia.

Acciones propuestas:

- Creación de un **código ético de conducta para con los proveedores que sea común a todo el sector** y que esté basado en el beneficio mutuo y en consideraciones relativas al desempeño en RSC, fijando ciertas reglas de base para la relación entre las empresas del sector.
- Desarrollar un **Programa de fomento de la RSC para proveedores (especialmente, de grandes empresas constructoras y de ingeniería)**, confeccionando un **Mapa de proveedores del sector** para la difusión e incorporación de prácticas socialmente responsables con carácter voluntario, pudiendo promover, por ejemplo, la **definición de un certificado de excelencia social para proveedores en el sector**. *Promover esta iniciativa también desde los ámbitos de la Administración que tenga competencias en materia de carreteras.*

- Potenciar un **Programa de Compras Verdes** entre las empresas del sector; en esta definición se engloba especialmente la compra de productos/consumibles ambientalmente más correctos.

5.2.6 Medio Ambiente

El **medio ambiente** es uno de los principales ámbitos al que las empresas del sector dedican más recursos y focalizan sus estrategias de responsabilidad corporativa.

Se considera relevante hablar de una **visión integral en la gestión ambiental** de las carreteras, teniendo en cuenta cada uno de los procesos que rodean las carreteras, desde su planificación hasta su explotación.

Se hace necesario, por otra parte, un impulso en la **capacitación, conocimientos y competencias ambientales** de determinados colectivos que puedan estar implicados en la gestión de la red viaria (por ejemplo, creación de la figura del auditor ambiental de la red viaria).

Las potencialidades del **Mimar** (*Mapa de Interpretación del Medio Ambiente a través de la Red de Carreteras*) pueden merecer un impulso a la continuidad de esta iniciativa.

Otras materias de interés tienen que ver con **la recuperación de áreas y protección de la fauna**, aspectos relevantes de gran importancia y que no llegan a recibir la suficiente financiación y atención por parte de las empresas del sector.

Acciones propuestas:

- Promover el programa de formación para la **capacitación de auditores ambientales de la red viaria**.
- Se considera necesario también **promover vías de investigación y recursos** orientados a:
 - Hacer de las infraestructuras elementos o **sistemas más duraderos**, lo cual minimizaría considerablemente el impacto sobre el entorno.
 - Métodos bien definidos de diseño y construcción de carreteras con criterios ambientales y energéticamente eficientes.
 - Uso de productos o sustancias de bajo impacto ambiental en la fabricación de determinados elementos de la red viaria (por ejemplo, señalización, iluminación, etc.)
 - Cerrar los ciclos del **reciclaje de residuos y materiales** en el **diseño y construcción** de infraestructura viaria.

Nota: Estos y otros aspectos (más trabajados y ampliados) pueden dar lugar a la creación de una Marca de Carreteras Sostenibles).

- **Desarrollo del Mimar** (*Mapa de Interpretación del Medio Ambiente a través de la Red de Carreteras*) a otros niveles de la red viaria (primario, secundario...), en otros ámbitos territoriales (autonómico, provincial, mancomunado) y entre determinados colectivos (conductores, estudiantes, etc.).

- Potenciar en el sector el **desarrollo e implantación de sistemas de gestión ambiental en base a la norma ISO 14001**, una herramienta que ayuda a las empresas a identificar, priorizar y gestionar los aspectos y riesgos ambientales, integrando el medio ambiente en todos los ámbitos de la gestión empresarial o de cualquier otra organización.
- **Desarrollar un Libro Verde o Cuadro de indicadores ambientales sectoriales**, considerando cada uno de los procesos que rodean las carreteras, desde su planificación hasta su explotación, los cuales puedan dar una visión de las tendencias, avances o compromisos del sector viario en términos, por ejemplo, de: empresas certificadas ambientalmente, obras realizadas, espacios restaurados, kgr CO₂ del tráfico rodado/hectáreas de proyectos sumideros, etc.).
- Definición y fomento de **premios o reconocimientos a la mejor iniciativa ambiental en el sector**.
- Potenciar o diseñar **programas de educación ambiental** para la sociedad y alrededor de la idea de que la red viaria puede constituirse como un observatorio ambiental.

5.2.7. Accionistas y medios de comunicación

Tras la reunión de validación del informe, los integrantes de la Mesa de RSC consideraron oportuno incluir en el mismo como grupos de interés y, dentro del documento de priorización, como ejes de actuación, a los **accionistas** y a los **medios de comunicación**, por su importancia en la gestión de muchas organizaciones del sector viario.

Acciones propuestas:

- Acciones de sensibilización dirigidas hacia los accionistas de la empresa con el fin de concienciarles en la importancia y los beneficios de invertir en programas e iniciativas de RSC.
- Incremento de los planes de comunicación de la RSC de las empresas del sector. Fomentar la estrechez de lazos y la transparencia con los medios de comunicación.

ANEXO I: Guión empleado en la entrevista

OBJETIVOS CLAVES DE LA ENTREVISTA:

- Obtener información relevante sobre la situación de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) en el sector representado, que contribuyera a dibujar un diagnóstico de las estratégicas, políticas e iniciativas relacionadas con la RSC puestas en marcha o previstas por los distintos agentes que conforman el sector viario español.
- Conocer qué ámbitos pueden ser de interés para desarrollar líneas o proyectos orientados al fomento y la promoción de la RSC en el sector viario español.

Sector / subsector que representa la organización en el marco del sector viario:

- Nombre de persona entrevistada :
- Cargo de la persona entrevistada :
- Fecha :

NOTA: En 5´ se presenta la FAEC y se enmarca el proyecto, sus propósitos, plazos y resultados finales. Quiénes somos nosotros, qué esperamos del entrevistado y cómo se va a llevar a cabo la entrevista.

1. ¿Cuál es la **misión (razón de ser)** de la entidad?
2. ¿**Cómo entiende la RSC?** (Alternativamente, por favor califique no sólo su conocimiento general de la RSC, sino también la impresión personal que a usted le merezca. Esto es, por ejemplo:
 - si entiende que no es más que una **tendencia empresarial pasajera**,
 - si tiene un valor exclusivo de posicionamiento comercial a modo de **marketing social**,
 - si es una herramienta importante de orientación de la **estrategia de negocio**,
 - si puede servir de canal de adquisición de **ventajas competitivas**,
 - si apunta un cambio en la **sociología del trabajo**,
 - si es sólo un conjunto de **actividades colaterales** a la estrategia de la empresa
3. ¿Con **qué Grupos de Interés** está involucrado principalmente el sector/organización?
4. ¿Qué **canales de comunicación** suele utilizar su entidad con los Grupos de Interés para informar de sus acciones o desempeño en RSC? (Memorias, informes, web, revistas, otros...)
5. ¿Qué tipo de **iniciativas o proyectos enmarcados o alineados con la RSC** desarrolla, está desarrollando o tiene previsto desarrollar? (Nota adicional: es importante destacar los Grupos de Interés a los cuales se orienta, las razones por las que se llevan o quieren llevar a cabo estas iniciativas, el impacto o resultado esperado o por esperar, etc.).

Algunas iniciativas a modo orientativo pueden ser:

5.1 Fomento y promoción de actividades de ACCION SOCIAL (ejemplos)

Apoyo y promoción de actividades culturales/deportivas
Apoyo a actividades ligadas a la salud y bienestar
Participación en actividades publicas de interés social
Apoyo a grupos desfavorecidos/marginados
Apoyo a actividades formativas-educativas
Apoyo a actividades de protección del medio ambiente
Campañas en apoyo de la comercialización de productos y servicios fabricados por países en vías de desarrollo y ONG 's que canalizan ayuda a dichos países
Apoyo a colectivos/países del Tercer Mundo

5.2 Fomento y promoción de acciones de sensibilización, formación en materia de RSC...

5.3 Fomento y promoción de intercambio de buenas prácticas entre empresas

5.4 Fomento de medidas de autorregulación empresarial sectorial

Grupos de Trabajo en materia de RSC
Creación de bancos de proyectos de cooperación al desarrollo

5.5 Fomentar la integración de la RSC en la gestión de las empresas

Elaborar y difundir Memorias de RSC
Intensificar la transparencia y el Buen Gobierno
Promover el desarrollo de sistemas de gestión de RSC (SGE21)/diagnósticos de situación
Promover políticas de diálogo con los Grupos de Interés
Promover la suscripción a iniciativas internacionales (Pacto Mundial, etc.)

5.6 Fomento y promoción de actividades ligadas a la políticas responsables con los TRABAJADORES (ejemplos)

Programas de Salud/Seguridad Laboral y Prevención de Riesgos Laborales
Programas de conciliación vida laboral-familiar
Programas de igualdad de oportunidades
Programas para asegurar la empleabilidad
Integración de colectivos desfavorecidos
Fomento de contratación indefinida
Programas de reconversión

5.7 Fomento y promoción de actividades ligadas a las políticas responsables con CLIENTES (ejemplos)

Adhesión a programas de transparencia en publicidad
Programas de Certificación de Sistemas de Calidad/de Producto

5.8 Fomento y promoción de actividades ligadas a las políticas responsables con PROVEEDORES (ejemplos)

Código ético de conducta con proveedores
Establecimiento de criterios de selección de proveedores transparentes y que puedan incluir el análisis de la Responsabilidad Social y Ambiental del proveedor
Establecimiento de relaciones comerciales basadas en el beneficio mutuo y estándares de comportamiento socialmente responsable
Seguimiento de los proveedores en cuanto a sus prácticas responsables con sus empleados, proveedores, clientes, medioambiente y comunidad.

5.9 Fomento y promoción de actividades ligadas a la GESTIÓN/BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES en las empresas

6. ¿Cuáles son las principales **barreras u obstáculos** para iniciar proyectos de RSC que encuentra en su sector/organización?
7. ¿Qué tipo de **oportunidades** considera que pueden ser canalizadas o aprovechadas mediante iniciativas o proyectos de RSC?
8. En líneas generales, ¿cómo definiría el **compromiso o interés** de la organización/sector con la RSC? (*Nota adicional: evalúese este compromiso en una escala de 1 a 10*)
9. ¿De qué manera considera que **la Fundación de la Asociación Española de la Carretera puede apoyar o contribuir** al desarrollo de iniciativas de responsabilidad empresarial en el sector?
10. ¿Puede identificar algún programa o actividad no desarrollado por su organización/sector que le haya **impactado positivamente** en el ámbito de la RSC?

ANEXO II: Guión empleado en la entrevista (entidades de la Administración)**OBJETIVOS CLAVES DE LA ENTREVISTA:**

- Obtener información relevante sobre la situación de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) en el sector representado, que contribuya a dibujar un diagnóstico de las estratégicas, políticas e iniciativas relacionadas con la RSC puestas en marcha o previstas por los distintos agentes que conforman el sector viario español.
- Conocer qué ámbitos pueden ser de interés para desarrollar líneas o proyectos orientados al fomento y la promoción de la RSC en el sector viario español.

Estamento que representa la organización en el marco del sector viario:

- Nombre de la persona entrevistada:
- Cargo de la persona entrevistada:
- Fecha:

NOTA: En 5' se presenta la FAEC y se enmarca el proyecto, sus propósitos, plazos y resultados finales. Quiénes somos nosotros, qué esperamos del entrevistado y cómo se va a llevar a cabo la entrevista

Preguntas referentes a las recomendaciones destinadas a las administraciones públicas promulgadas en el *Libro Blanco de la Subcomisión para potenciar y promover la Responsabilidad Social de las Empresas* del 31 de Julio de 2006

1. ¿De qué manera se usan los pliegos de condiciones de contratación o compra pública como herramienta de impulso de la responsabilidad social?
2. ¿De qué forma fomentan el desarrollo de la RSC en los ámbitos autonómicos y locales dentro del ámbito de la gestión viaria?
3. ¿Cómo promueven la Responsabilidad Empresarial dentro de la propia Administración Pública?
4. ¿Buscan oportunidades de desarrollar el diálogo con las empresas del sector viario en orden a impulsar políticas de RSC?
5. ¿Fomentan (o tienen prevista) la creación de premios que reconozcan y distingan a las empresas más destacadas en el ámbito de la RSC del sector viario?

Preguntas de carácter general orientadas a informar sobre la situación de la RSC en el sector viario español:

6. ¿Cuáles son las principales **barreras u obstáculos** para iniciar proyectos de RSC que encuentra en su sector/organización?
7. ¿Qué tipo de **oportunidades** considera que pueden ser canalizadas o aprovechadas mediante iniciativas o proyectos de RSC?
8. ¿De qué manera considera que **la Fundación de la Asociación Española de la Carretera puede apoyar o contribuir** al desarrollo de iniciativas de responsabilidad empresarial en el sector?

9. ¿Puede identificar algún programa o actividad no desarrollado por su organización/sector que le haya **impactado positivamente** en el ámbito de la RSC?

ANEXO III: Datos de inversiones en las Memorias de RSC consultadas

Para el apartado 4 *Resultados derivados del análisis de Memorias de RSC*, se han utilizado las Memorias de RSC de las siguientes compañías miembro de la AEC:

- Abengoa
- Abertis
- Acciona Infraestructuras
- ACS Dragados
- BP Oil
- Cepsa
- Cintra
- FCC Construcción
- Indra
- Mapfre
- Repsol YPF

Los datos sobre las inversiones referidas porcentualmente en los gráficos correspondientes son los que se indican a continuación:

INVERSIÓN TOTAL EN RSC	(Cifras en millones de euros)
Medio Ambiente	5692,5
Empleados	223,7
Comunidad	212,9
Cultura	58,9
TOTAL	6188

MEDIO AMBIENTE	(Cifras en millones de euros)
Gestión de Agua	53,8
I+D	605,2
Eficiencia Energética	4500,0
Recuperación Medioambiental	350,0
Residuos	25,8
Calidad de Producto	64,1
Otros/Sin Especificar	93,6
TOTAL	5692,5

EMPLEADOS	(Cifras en millones de euros)
Formación	16,5
Seguridad Laboral /De Procesos	206,54
Otros	0,65
TOTAL	223,7

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD	(Cifras en millones de euros)
Seguridad Vial	1,5
Integración Social	0,8
Salud	103,9
Donaciones y Patrocinios	7,0
Mejora de la Calidad de Vida	3,9
Compensación por Impacto de Operaciones	0,7
Labor Asistencial	1,5
Desarrollo Comunitario	59,2
Otros	34,1
TOTAL	212,9

INVERSIÓN CULTURAL	(Cifras en millones de euros)
Educación	39,8
Arte y Cultura	15,2
Restauración del Patrimonio Histórico	2,3
Deporte	0,5
Otros/Sin especificar	0,9
TOTAL	58,9