ASOCIACIÓN CONECTA

Asociación de Familiares de Personas
con Trastorno del Espectro Autista de la Costa de Granada

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Movilidad sostenible, segura y saludable
en los desplazamientos al trabajo

Av. Julio Moreno 80 · 18613 El Varadero · Motril (Granada)

Documento de carácter voluntario · Edición 1 · Año 2026
Elaborado conforme a la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible

Campo	Información
Código documental	PE-SOS-01
Título	Plan de Movilidad Sostenible
Entidad	Asociación CONECTA
Tipo de documento	Plan
Versión	1.0
Fecha de elaboración	29/05/2026
Fecha de aprobación	01/06/2026
Organo que aprueba	Junta Directiva
Persona responsable	Gestor de movilidad
Periodicidad de revisión	Seguimiento intermedio cada 2 años y revisión completa cada 5 años
Estado	Vigente
Ubicación documental	Sistema documental CONECTA / Procesos estratégicos / Sostenibilidad y calidad
Documentos relacionados	Plan de Reducción de Huella de Carbono, Evaluación de Riesgos Laborales, Registro de kilómetros en misión, Encuesta de movilidad, Informes de seguimiento

Índice

1. Presentación y carácter del documento 4
2. Marco normativo de referencia 5
3. Metodología y agentes responsables 7
4. Diagnóstico de la movilidad 8
5. Objetivos del Plan 11
6. Plan de acción: líneas estratégicas y medidas 11
7. Indicadores de seguimiento 15
8. Seguimiento, evaluación y revisión 15
9. Aprobación 16
Anexo I. Programa de trabajo (cronograma anual) 17
Anexo II. Modelo de encuesta de movilidad 18
Anexo III. Resumen de datos provisionales a confirmar 19
Anexo IV. Acta de designación del Gestor de movilidad 20
Anexo V. Modelo material de sensibilización y recordatorio 21

1. Presentación y carácter del documento

El presente Plan de Movilidad Sostenible (en adelante, el Plan o PMS) recoge el conjunto de medidas que la Asociación CONECTA adopta para que los desplazamientos vinculados a su actividad —los de su equipo profesional, su voluntariado, el alumnado en prácticas, las personas usuarias, las familias atendidas y las personas proveedoras— se realicen de la forma más sostenible, segura y saludable posible.

Naturaleza voluntaria del Plan

La obligación legal de disponer de un plan de movilidad sostenible al trabajo recae, conforme al artículo 26.1 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, sobre los centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras, o más de 100 por turno. CONECTA cuenta con un equipo profesional de cinco personas asalariadas a jornada parcial, por lo que no está jurídicamente obligada a elaborar este Plan. La entidad lo asume, por tanto, de forma voluntaria, como instrumento coherente con su sistema de calidad (método SCRAT de ICONG), su Plan de Reducción de huella de carbono inscrito en el registro del MITECO, la Marca Andaluza de Excelencia en Igualdad y su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por qué un plan voluntario aporta valor a CONECTA

- Refuerza y formaliza el Plan de Reducción de huella de carbono ya activo (año base 2022), dando estructura a las medidas de movilidad que hoy se gestionan de forma dispersa.
- Aporta evidencia documental para la certificación ICONG prevista en 2026 y para la rendición de cuentas ante entidades financiadoras.
- Atiende a un perfil de movilidad atípico y muy relevante en CONECTA: el grueso de los desplazamientos no es el trayecto domicilio-sede, sino la movilidad «en misión» (visitas a 65 centros educativos, asistencia domiciliaria y actividades comunitarias en 7 municipios de la Costa Tropical y 5 provincias).
- Mejora la seguridad vial y la prevención de accidentes in itinere y en misión, en línea con la formación obligatoria en prevención de riesgos laborales que la entidad ya imparte (PREVING).

Ámbito y marco temporal

El Plan se circunscribe al único centro de trabajo de la entidad: la sede de Av. Julio Moreno 80, El Varadero (Motril, Granada), edificio de cuatro plantas y 1.424 m² cedido por la Tesorería General de la Seguridad Social. Se prevé una vigencia de cinco años, con informes intermedios de seguimiento, tomando como referencia el horizonte de revisión que el artículo 26.2 de la Ley 9/2025 establece para los planes obligatorios.

2. Marco normativo de referencia

Aunque el Plan es voluntario, se elabora siguiendo el marco normativo y metodológico vigente en materia de movilidad sostenible al trabajo, que se resume a continuación.

2.1. Normativa estatal principal

Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible (BOE núm. 291, de 4 de diciembre de 2025; en vigor desde el 5 de diciembre de 2025). Es la norma de referencia. Sus preceptos más relevantes para este Plan son:

Precepto	Contenido relevante para CONECTA
Art. 4	Reconoce el derecho a la movilidad sostenible de toda la ciudadanía.
Art. 24	Planes de movilidad sostenible de entidades locales; el Plan municipal de Motril es referencia para el de CONECTA.
Art. 26.1	Define la obligación de PMS al trabajo (>200 personas o >100 por turno). CONECTA queda por debajo de este umbral: Plan voluntario.
Art. 26.2	Seguimiento del plan e informe cada dos años; revisión periódica (referencia metodológica adoptada por CONECTA).
Art. 26.3	Contenidos: movilidad activa, transporte colectivo, baja emisión, movilidad compartida, vehículos cero emisiones, teletrabajo, seguridad vial y formación, incluyendo a visitantes y proveedores.
Art. 36-37	Cálculo e información de la huella de carbono, ya aplicado por CONECTA en su Plan de Reducción (MITECO).

2.2. Otra normativa y documentos de apoyo

- Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre (texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores), art. 1.5, para la definición de centro de trabajo y, en su caso, la negociación con la representación de las personas trabajadoras.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, como marco de la prevención del accidente de trabajo in itinere y en misión.
- Documentos de recomendaciones metodológicas y guías de buenas prácticas previstos en los arts. 18 y 19 de la Ley 9/2025, así como las guías prácticas de referencia del sector para la elaboración de planes de movilidad al trabajo, utilizadas como base metodológica de este documento.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio de Motril, que conforme al art. 26.3 de la Ley 9/2025 debe tenerse en cuenta como marco territorial.

[VERIFICADO – PENDIENTE DE CONFIRMAR APROBACIÓN DEFINITIVA]

El Ayuntamiento de Motril dispone de un PMUS, actualmente en proceso de revisión del plan original de 2007.

Los trabajos de la revisión se iniciaron en abril de 2018 y han dado lugar a los documentos estratégicos de diagnóstico y de programas de actuación, sometidos a aprobación inicial por el Pleno y a participación pública.

A la fecha de redacción de este Plan no consta su aprobación definitiva, por lo que sus determinaciones se toman como referencia orientativa y deberá comprobarse su estado de tramitación y, una vez aprobado, alinear con él las medidas peatonales y de transporte público (apartado 4.4 y Líneas 4 y 5).

El diagnóstico del PMUS se basa en datos de 2018 con horizonte 2025, lo que conviene tener presente al manejar sus cifras.

3. Metodología y agentes responsables

La elaboración, implantación y seguimiento del Plan sigue las fases habituales: constitución del grupo de trabajo, recogida de datos, diagnóstico, definición de objetivos e indicadores, plan de acción y seguimiento.

3.1. Gestor/a de movilidad

Se designa una persona Gestora de movilidad, responsable de coordinar el Plan, recoger datos, proponer medidas y realizar el seguimiento. Dada la dimensión de la entidad, la función recae en una persona del equipo profesional con apoyo de la Junta Directiva.

▸ Gestor de movilidad: Aurelio Sintiuan ▸ Fecha de designación: 29/05/26

3.2. Grupo / Mesa de movilidad

Por la escala de CONECTA, se constituye un grupo reducido y operativo:

- Una persona en representación de la Junta Directiva.
- La persona Gestora de movilidad.
- Una persona en representación del equipo profesional.
- El delegado de personal.
- Una persona en representación del voluntariado (Grupo Motor).

La entidad cuenta con un delegado de personal integrarlo en el grupo de movilidad. Si bien el procedimiento de negociación del art. 26.2 de la Ley 9/2025 es propio de los planes obligatorios —y este Plan se adopta de forma voluntaria—, al existir representación legal lo coherente es informar y consultar al delegado de personal en su elaboración, seguimiento y revisión. Además, se recomienda consultar y consensuar el Plan con todo el equipo y el voluntariado, en coherencia con los valores de participación de la entidad.

3.3. Cronograma de elaboración (Año 1)

Fase	Trimestre
Designación de Gestor/a y constitución del grupo de movilidad	T1
Recogida de datos y encuesta de movilidad	T1–T2
Diagnóstico y conclusiones	T2
Definición de objetivos, indicadores y plan de acción	T2–T3
Aprobación por la Junta Directiva y difusión	T3
Implantación de primeras medidas y seguimiento	T3–T4

4. Diagnóstico de la movilidad

El diagnóstico caracteriza el centro de trabajo, los patrones de desplazamiento y la oferta de movilidad existente. Los datos estructurales proceden de la Memoria Social 2025 de la entidad; los datos de demanda que requieren encuesta se han estimado de forma provisional y deben confirmarse mediante el cuestionario del Anexo II.

4.1. Caracterización del centro de trabajo

Variable	Dato
Actividad	Atención a personas con TEA y sus familias (entidad sin ánimo de lucro, declarada de Utilidad Pública)
Centro de trabajo	Unico. Sede en Av. Julio Moreno 80, El Varadero (Motril, Granada)
Superficie	Edificio de 4 plantas, ≈ 1.424 m²
Personas asalariadas	5 (2 hombres, 3 mujeres); contrato indefinido; jornada parcial; 1 persona con discapacidad
Personas voluntarias	63 activas en 2025 (57 mujeres, 6 hombres); 58 con permanencia > 6 meses
Alumnado en prácticas	2 (cursos 2024-2025; centros de Motril y Salobreña)
Colaboración externa	1 profesional externa (pedagogía)
Personas usuarias / familias	108 personas con TEA atendidas y 104 familias acompañadas en 2025
Personas con movilidad reducida	0
Reparto de jornada	Lunes a viernes de 9:30 a 17:00

4.2. El factor diferencial: la movilidad «en misión»

A diferencia de una empresa convencional, en CONECTA la mayor parte de la movilidad laboral no es el trayecto casa-trabajo, sino los desplazamientos realizados durante la jornada para prestar los servicios. Esto se confirma en el Plan de Reducción de huella de carbono, donde el alcance 1 (transporte por carretera) representa 6,42 t CO_2eq de un total de 7,85 t CO_2eq (alcance 1+2), es decir, en torno al 82 % de las emisiones.

- Apoyo socioeducativo en 65 centros educativos (públicos y concertados) repartidos por 5 provincias andaluzas (Almería, Granada, Jaén, Málaga y Sevilla).
- Asistencia domiciliaria y mediación familiar.
- Actividades comunitarias y de ocio inclusivo en 7 municipios de la Costa Tropical (Albondón, Albuñol, Almuñécar, Motril, Salobreña, Torrenueva Costa y Vélez de Benaudalla).
- Coordinación institucional (AGS Sur de Granada, Hospital Santa Ana, Delegación Territorial, etc.).

Esta intensa movilidad en misión es el principal foco de actuación del Plan. Se registrará durante un trimestre los kilómetros recorridos por misión, vehículo y persona, para fijar una línea base sólida que complemente el dato de huella de carbono.

4.3. Demanda de movilidad de la plantilla

Se emplea la encuesta de movilidad como punto de partida, basada en el contexto de Motril y El Varadero (núcleo costero semiurbano, con transporte público limitado en frecuencia):

Reparto modal del equipo: predominio del vehículo privado (coche/moto) por la dispersión de residencia y la necesidad de vehículo para los desplazamientos en misión; uso residual de transporte público; poca posibilidad de desplazamientos a pie, solo para quien resida en Motril.

Modo de transporte	% ida principal
Coche (conductor/a)	≈ 70 %
A pie	≈ 15 %
Motocicleta	≈ 10 %
Transporte público / otros	≈ 5 %

4.4. Oferta de transporte e infraestructuras

Los datos de referencia proceden del PMUS de Motril (diagnóstico 2018, horizonte 2025) y deben contrastarse mediante estudio de campo del Gestor de movilidad: líneas y frecuencias reales de autobús con parada próxima a Av. Julio Moreno; estado de aceras e itinerarios peatonales; ejecución efectiva del carril bici y aparcamiento de bicicletas; plazas de aparcamiento en el entorno; y puntos de recarga de vehículo eléctrico más cercanos.

▸ Líneas de autobús y paradas próximas: según el PMUS, la red urbana cuenta con 3 líneas, con propuesta de reordenación a 2 (supresión de la línea 3 y refuerzo de la línea 2 Alcampo–Puntalón, ampliada a 11 km y con frecuencia de 30 minutos). El PMUS plantea además una lanzadera estival Playa Granada–El Varadero, de interés directo para la sede. Debe confirmarse en campo la parada concreta más próxima a Av. Julio Moreno y sus horarios reales.

▸ Disponibilidad de aparcamiento en la sede / entorno: el PMUS sitúa la sede en la zona de Playa Granada–El Varadero, con ocupación de aparcamiento en calle baja (por debajo del 60 % en periodo matinal) y señala que el estacionamiento en la franja costera se realiza de forma desestructurada y con elevada ilegalidad, por lo que prevé actuaciones específicas de ordenación. Debe confirmarse en campo la oferta concreta de plazas en el entorno inmediato de la sede.

▸ Infraestructura ciclista y peatonal del entorno: el PMUS parte de unos 14 km de vía ciclista poco conectada y propone ampliar la red hasta unos 27 km; entre las nuevas vías figura el tramo PCB11 (Ctra. de la Celulosa y Avda. Julio Moreno), que discurre por la propia calle de la sede. En movilidad peatonal define una red de itinerarios principales y de itinerarios saludables con parámetros técnicos de accesibilidad. Debe verificarse en campo el estado actual de aceras, pasos e iluminación en el acceso a la sede.

4.5. Accidentalidad (in itinere y en misión)

En el informe de siniestralidad facilitado por la mutua se recoge que no se han producido accidentes relacionados con la movilidad de los últimos años, distinguiendo in itinere y en misión, con y sin baja.

Indicador	Valor
Accidentes con baja in itinere	0
Accidentes sin baja in itinere	0
Accidentes con baja en misión	0
Accidentes sin baja en misión	0

Dada la elevada movilidad en misión por carretera, la accidentalidad en misión es un riesgo prioritario a vigilar, aun cuando los datos históricos puedan ser bajos por la dimensión de la entidad.

4.6. Conclusiones del diagnóstico

- La movilidad en misión por carretera es, con diferencia, el principal generador de emisiones y de riesgo vial de la entidad.
- La plantilla es pequeña, lo que limita el potencial de medidas colectivas internas, pero facilita la flexibilidad organizativa y el teletrabajo en tareas administrativas.
- El voluntariado (63 personas) y las personas usuarias y familias generan también desplazamientos relevantes a la sede y a las actividades, que el Plan debe contemplar.
- Existe ya una base sólida sobre la que construir: Plan de Reducción de huella de carbono con optimización de rutas y medidas de eficiencia energética en la sede.

5. Objetivos del Plan

5.1. Objetivo general

Reducir el impacto ambiental y el riesgo vial asociados a la movilidad de CONECTA, promoviendo desplazamientos más sostenibles, seguros y saludables para el equipo profesional, el voluntariado, el alumnado en prácticas, las personas usuarias y sus familias, en coherencia con la Ley 9/2025 y con los compromisos de calidad, igualdad y sostenibilidad de la entidad.

5.2. Objetivos específicos

1. Optimizar y racionalizar los desplazamientos en misión, reduciendo kilómetros y emisiones por unidad de actividad.
2. Mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad in itinere y en misión.
3. Fomentar la movilidad activa (a pie y en bicicleta) y el uso del transporte público en los trayectos en que sea viable.
4. Impulsar el teletrabajo y la flexibilidad horaria en las tareas que lo permitan.
5. Avanzar hacia una flota y unos hábitos de conducción de menor emisión.
6. Garantizar la accesibilidad a la sede y a las actividades para personas con movilidad reducida y personas con TEA.
7. Integrar el Plan con el Plan de Reducción de huella de carbono (MITECO) y con el sistema de calidad ICONG.

6. Plan de acción: líneas estratégicas y medidas

Las medidas se agrupan en siete líneas estratégicas. Cada medida indica su prioridad (Alta/Media/Baja) y su horizonte temporal (Corto: < 1 año; Medio: 1–3 años; Largo: 3–5 años). Las medidas marcadas como provisionales dependen de los resultados del diagnóstico.

Línea 1. Gestión y planificación de la movilidad

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
1.1	Designación del Gestor de movilidad y constitución del grupo de movilidad	Alta	Corto
1.2	Difusión del Plan entre equipo, voluntariado y familias	Alta	Corto
1.3	Integración del Plan en el sistema de calidad ICONG (SCRAT) y en el Plan de reducción de huella de carbono	Alta	Corto
1.4	Informes intermedios de seguimiento y revisión a los 5 años	Media	Medio
1.5	Publicación informativa en web sobre movilidad sostenible	Baja	Medio

Línea 2. Optimización de la movilidad en misión (prioritaria)

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
2.1	Registro sistemático de kilómetros por misión, vehículo y persona	Alta	Corto
2.2	Planificación y agrupación de visitas por zonas geográficas para reducir trayectos	Alta	Corto
2.3	Uso de apps de optimización de rutas (ya contemplado en el Plan de huella)	Alta	Corto
2.4	Coche compartido entre personal y voluntariado para actividades y salidas grupales	Media	Medio
2.5	Sustitución de desplazamientos por reuniones telemáticas de coordinación cuando sea posible	Media	Corto

Línea 3. Seguridad vial y prevención de accidentes

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
3.1	Formación en conducción segura y prevención de riesgo vial (in itinere y en misión)	Alta	Corto
3.2	Recordatorios periódicos de concienciación (antes de periodos festivos, tras incidentes)	Media	Medio
3.3	Protocolo de mantenimiento y revisión de vehículos usados en misión	Media	Medio
3.4	Análisis anual de la siniestralidad con la mutua e integración en la evaluación de riesgos	Alta	Corto

Línea 4. Movilidad activa (a pie y en bicicleta)

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
4.1	Habilitar aparcamiento seguro de bicicletas en la sede	Alta	Corto
4.2	Incentivar los desplazamientos a pie/bici para residentes en Motril	Baja	Medio
4.3	Solicitar al Ayuntamiento mejoras en aceras, pasos de peatones e iluminación del entorno	Media	Medio

Línea 5. Transporte público y colectivo

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
5.1	Informar al equipo, voluntariado y familias de las líneas y horarios de autobús a la sede	Media	Corto
5.2	Adecuar, en lo posible, horarios de actividades a las frecuencias del transporte público	Baja	Medio
5.3	Explorar con el Ayuntamiento mejoras de conexiones y servicio en El Varadero	Baja	Largo
5.4	Proponer al Ayuntamiento la incorporación de accesibilidad cognitiva en paradas, marquesinas e itinerarios (señalética con pictogramas, información clara y previsible)	Media	Medio

Línea 6. Movilidad de bajas emisiones

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
6.1	Valorar la incorporación progresiva de vehículos de bajas/cero emisiones en renovaciones	Media	Largo
6.2	Estudiar la instalación de un punto de recarga en la sede (posible vía fondos/PRTR)	Baja	Largo
6.3	Continuar las medidas de eficiencia energética de la sede (LED, detectores de presencia)	Media	Medio

Línea 7. Organización del trabajo: teletrabajo y flexibilidad

Cód.	Medida	Prioridad	Plazo
7.1	Regular el teletrabajo en tareas administrativas, de coordinación y formación (Campus)	Alta	Corto
7.2	Flexibilidad horaria de entrada/salida para evitar horas punta y favorecer la intermodalidad	Media	Corto
7.3	Medidas para reducir desplazamientos al mediodía (espacio de comedor en la sede)	Alta	Corto

6.1. Ficha tipo de medida

Para su desarrollo, cada medida priorizada debe documentarse con la siguiente ficha:

Campo	Contenido
Objetivo de la medida	
Situación actual	
Acciones a implantar	
Responsable de ejecución	
Plazo y prioridad	
Presupuesto / financiación	
Beneficios esperados (social/ambiental/económico)	
Indicador de seguimiento	

7. Indicadores de seguimiento

El indicador principal, alineado con el Plan de Reducción de huella de carbono, es la ratio de emisiones por unidad de actividad. Se completa con indicadores de reparto modal, seguridad y organización.

Indicador	Unidad	Línea base	Meta
Ratio de emisiones (alcance 1+2 / actividad)	t CO_2eq / mil h	0,6331 (2024)	↓ ≥ 5 % (2024-2026)
Emisiones de alcance 1 (transporte carretera)	t CO_2eq	6,42 (2024)	Reducción anual
Km recorridos en misión	km/año	A medir	Reducción
Reparto modal del equipo (vehículo privado)	%	A medir (encuesta)	Reducción gradual
Accidentes in itinere + en misión	nº/año	A medir (mutua)	0 / tendencia a la baja
Personas formadas en seguridad vial	%	0	100 % del equipo
Días de teletrabajo (tareas elegibles)	días/mes	A medir	Incremento

El proceso de evaluación combinará indicadores cuantitativos con análisis cualitativos (satisfacción, conocimiento de las alternativas sostenibles) y dará lugar a un informe de valoración que se someterá a la Junta Directiva.

8. Seguimiento, evaluación y revisión

- Seguimiento continuo a cargo del Gestor de movilidad.
- Informe intermedio de seguimiento cada dos años, por analogía con el art. 26.2 de la Ley 9/2025.
- Revisión completa del Plan a los cinco años.
- Integración de resultados en el seguimiento anual de la huella de carbono (MITECO) y en el sistema de calidad ICONG.
- Aprobación de los informes por la Junta Directiva y publicación en el apartado de transparencia de la web.

9. Aprobación

El presente Plan de Movilidad Sostenible de la Asociación CONECTA ha sido elaborado por el Gestor de movilidad y consultado con el delegado de personal, en representación legal de las personas trabajadoras, el 29 de mayo de 2026, así como con el equipo profesional y el voluntariado, y aprobado por la Junta Directiva en la fecha que se indica.

Elaborado por el Gestor de movilidad	Aprobado por la Junta Directiva
 Nombre: Aurelio Sintluan Fecha: 01/06/26	 Nombre: Mª Elisa Salamanca Fecha: 01/06/26

Anexo I. Programa de trabajo (cronograma anual)

Plantilla para la planificación de la ejecución de las actividades del Plan a lo largo del año.

Actividad	Responsable	Recursos	Meses (E–D)
Constitución del grupo de movilidad y nombramiento de Gestor/a			
Campaña de sensibilización inicial			
Recogida de datos de la entidad y de accidentalidad			
Estudio de transporte público y de la oferta de movilidad			
Encuesta de movilidad a equipo y voluntariado			
Diagnóstico y conclusiones			
Definición de objetivos e indicadores			
Aprobación del Plan			
Implantación de medidas y seguimiento			

Anexo II. Modelo de encuesta de movilidad

Cuestionario para conocer los hábitos de desplazamiento del equipo profesional y del voluntariado. Adáptese según necesidad. Debe respetarse la normativa de protección de datos.

Datos generales

- Localidad de residencia / código postal:
- Puesto o función (asalariado/a, voluntario/a, prácticas):
- ¿Dispone de permiso de conducir (coche/moto) ?:
- ¿Dispone de vehículo propio?:
- ¿Realiza desplazamientos en misión durante la jornada?:

Horario de trabajo

- Horario habitual y tipo de jornada (continua/partida/turnos):
- ¿Dispone de flexibilidad horaria?:
- ¿Realiza teletrabajo? Nº de días/mes:

Datos del desplazamiento al centro

- Tiempo de desplazamiento a la sede (ida):
- Distancia recorrida (ida, km):
- Medio de transporte habitual (marcar): coche / coche compartido / moto / bicicleta / a pie / autobús urbano / autobús interurbano / tren / combinaciones / otros:
- Motivo de elección del modo de transporte:
- Si usa transporte público: línea y parada/estación:
- Si usa vehículo privado: dónde aparca y coste mensual:

Desplazamientos en misión

- Frecuencia y destinos habituales de los desplazamientos en misión:
- Vehículo utilizado y kilómetros aproximados al mes:

Seguridad y valoraciones

- Accidentes/incidentes in itinere o en misión (últimos 5 años):
- Conocimiento de alternativas sostenibles para llegar a la sede:
- Disponibilidad para cambiar de modo y bajo qué condiciones:
- Propuestas y observaciones en materia de movilidad:

Anexo III. Resumen de datos provisionales a confirmar

Este anexo recopila, para mayor claridad, todos los puntos del Plan que se han basado en estimaciones provisionales o que están pendientes de cumplimentar tras el diagnóstico.

- Estado de tramitación y aprobación definitiva del PMUS de Motril, hoy en aprobación inicial; una vez aprobado, alineación de las medidas con sus determinaciones (apartado 2.2).
- Línea base de kilómetros recorridos en misión (apartado 4.2).
- Reparto modal real del equipo, mediante encuesta (apartado 4.3).
- Estudio de oferta de transporte público, infraestructura ciclista y peatonal y aparcamiento (apartado 4.4).
- Confirmación de las medidas cuya viabilidad depende del diagnóstico (Línea 6 y otras).

Anexo IV. Acta de designación del Gestor de movilidad

En Motril, a 29 de mayo de 2026, la Asociación CONECTA acuerda designar a D. Aurelio Sintiuan como Gestor de movilidad de la entidad, en el marco del Plan de Movilidad Sostenible de CONECTA.

La persona designada asumirá las funciones de coordinación, seguimiento y evaluación del Plan, incluyendo la recogida de datos de movilidad, la propuesta de medidas de mejora, la coordinación con el grupo de movilidad, la elaboración de informes de seguimiento y la integración de los resultados en el sistema de calidad y sostenibilidad de la entidad.

La designación se realiza teniendo en cuenta la dimensión de CONECTA, el carácter voluntario del Plan y la necesidad de articular medidas de movilidad sostenible, segura y saludable vinculadas tanto a los desplazamientos al centro de trabajo como a la movilidad en misión.

Firman:

Por la Junta Directiva
Nombre: M.ª Elisa Salamanca
Cargo: Presidenta

Gestor de movilidad designado
Nombre: Aurelio Sintiuan

Anexo V. Modelo material de sensibilización y recordatorio

Documento elaborado como instrumento voluntario de planificación, conforme a la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible. Asociación CONECTA · Motril (Granada).