

# DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

ENERO-DICIEMBRE 2022



**NOMBRE DEL VERIFICADOR:** CÁMARA CERTIFICA.

**Nº ACREDITACION VERIFICADOR:** ES-V-0017

**NOMBRE DE LA EMPRESA:** LA VELOZ, S.A

**DIRECCIÓN:** Avenida de Andalucía km9 y Calle de la Tuerca, 2, 28522 Rivas-Vaciamadrid, Madrid

**LOCALIDAD:** Madrid

**CÓDIGO POSTAL:** (Avd. Andalucía) 28021 y Calle de la Tuerca, 2, 28522

**Nº DE TELÉFONO:** 91 723 05 06

**E-MAIL:** [cjuarez@samar.es](mailto:cjuarez@samar.es)

**PERSONA DE CONTACTO:** Casimiro Juárez del Saz (Responsable del Sistema)

## Índice

1	REGLAMENTO EMAS .....	4
1.1	El Reglamento Nº 1221/2009 y modificaciones.....	4
1.2	La Declaración Ambiental .....	4
1.3	Motivos de la adhesión al EMAS.....	5
2	LA ORGANIZACIÓN .....	5
2.1	Actividad de la empresa.....	5
2.2	Localización.....	7
2.3	Descripción de las instalaciones .....	9
2.4	Organigrama .....	10
2.5	Representante de la Dirección .....	11
3	PRESENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN .....	11
3.1	Contexto externo .....	11
3.2	Contexto interno.....	37
3.3	Partes interesadas de la organización.....	40
3.4	Riesgos y oportunidades.....	43
3.5	Política del sistema de gestión integrado .....	46
3.6	Descripción de los procesos.....	49
	<b>3.6.2 Secuencia e interacción de los procesos .....</b>	<b>50</b>
3.7	Requisitos de la documentación.....	50
	<b>3.7.1 Estructura documental .....</b>	<b>51</b>
	<b>a) Manual de Gestión de la Calidad, Medioambiente, Seguridad Vial y Prevención de Riesgo Laborales.....</b>	<b>51</b>
	<b>b) Procedimientos .....</b>	<b>51</b>
	<b>c) Instrucciones, planes y pautas .....</b>	<b>51</b>
	<b>d) Manuales internos .....</b>	<b>51</b>
	<b>e) Documentos de origen externo .....</b>	<b>51</b>
4	ASPECTOS AMBIENTALES .....	52
4.1	Planificación de la identificación de aspectos ambientales.....	52
4.2	Identificación de aspectos ambientales.....	52
4.3	Evaluación de aspectos ambientales .....	53
4.4	Aspectos ambientales asociados al servicio .....	58
4.5	Aspectos ambientales asociados a la sede Avenida de Andalucía.....	59
	<b>4.5.1 Directos normales .....</b>	<b>59</b>
	<b>4.5.2 Potenciales o derivados de situaciones de emergencia .....</b>	<b>67</b>
	4.5.3 Indirectos e influenciables.....	68
4.6	Aspectos ambientales asociados a la sede Calle tuerca 2 .....	71
	4.6.1 Directos normales.....	71
	<b>4.6.2 Potenciales o derivados de situaciones de emergencia .....</b>	<b>74</b>

4.6.3	Indirectos e influenciables.....	75
5	OBJETIVOS, METAS Y SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL .....	77
5.1	Objetivos 2022-2023.....	77
6	COMPORTAMIENTO AMBIENTAL.....	80
6.1	Residuos peligrosos LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCÍA .....	82
6.2	Residuos peligrosos LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA.....	83
6.3	Residuos peligrosos TOTALES .....	83
6.4	Residuos no peligrosos LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCÍA .....	84
6.5	Residuos no peligrosos LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA.....	84
6.6	Residuos no peligrosos TOTALES .....	85
6.7	Consumos de materiales y materias primas LA VELOZ AVENIDA ANDALUCIA .....	85
6.8	Consumos materias prima LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA .....	86
6.9	Consumo energético.....	86
•	Consumo energético total.....	87
6.10	Consumo de agua .....	88
6.11	Emisiones atmosféricas.....	89
6.12	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero TOTALES:.....	90
6.13	Generación de ruidos.....	91
6.14	Biodiversidad .....	92
6.15	Cumplimiento de la legislación .....	93
7	INDICADORES BÁSICOS Y PERTINENTES .....	95
7.1	TABLA RESUMEN DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ AV ANDALUCIA .....	96
7.2	TABLA COMPARATIVA DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ AV ANDALUCIA RESPECTO A AÑOS ANTERIORES.....	98
7.3	TABLA RESUMEN DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA .....	100
7.4	TABLA COMPARATIVA DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA RESPECTO A AÑOS ANTERIORES.....	103
7.5	GRAFICOS COMPARATIVOS LA VELOZ AVENIDA ANDALUCIA.....	106
7.6	GRAFICOS COMPARATIVOS LA VELOZ CALLE TUERCA .....	109
8	COMUNICACIÓN.....	110
8.1	Comunicación interna .....	111
8.2	Comunicación externa .....	111
9	REGISTRO EMAS .....	111
10	VERIFICADOR AMBIENTAL.....	112

## 1 REGLAMENTO EMAS

### 1.1 El Reglamento Nº 1221/2009 y modificaciones

El Reglamento nº 1221/2009, conocido por sus siglas en inglés EMAS (Environmental Management Audit Scheme) es un sistema por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditorías ambientales.

El Reglamento (UE) 2017/1505 que modifica el Reglamento 1221/2009 - Anexo I, II y III, el Reglamento (UE) 2018/2026 que modifica el Anexo IV del Reglamento 1221/2009.

Al ser un Reglamento, no una Directiva, su aplicación en los países miembros es automática, sin necesidad de que éstos lo adapten a su legislación nacional.

Dicho Reglamento tiene **tres compromisos fundamentales**:

- Control interno de los impactos ambientales del proceso y su correspondiente registro bajo el presupuesto básico del cumplimiento de la legislación ambiental aplicable.
- Disminución continua de dichos impactos, definiendo y publicando los objetivos y acciones para alcanzarlos, así como el control y resultados a través de auditorías ambientales continuas.
- Compromiso de total transparencia frente a la sociedad y demás estamentos.

Las organizaciones que optan por adherirse al EMAS III lo hacen voluntariamente.

El objetivo del EMAS III es promover **mejoras continuas del comportamiento ambiental de las organizaciones mediante**:

- El establecimiento y la aplicación por parte de las organizaciones de sistemas de gestión ambiental.
- La evaluación sistemática, objetiva y periódica del funcionamiento.
- La difusión de información sobre comportamiento ambiental y el diálogo abierto con el público y otras partes interesadas.
- La implicación activa del personal en la organización, así como una formación profesional y una formación permanente adecuada que permitan la participación en los trabajos que implique el sistema de gestión ambiental.

### 1.2 La Declaración Ambiental

Es la pieza clave del sistema, pues supone la puesta a disposición de la sociedad de los datos ambientales relevantes de la empresa, tales como:

- Consumo de materias primas, agua y energía, etc.
- Su política ambiental.
- La validación de la declaración ambiental, realizada por un verificador ambiental.
- La verificación de que el sistema de gestión ambiental y la auditoría interna se ajusta a los requisitos del Reglamento.

## 1.3 Motivos de la adhesión al EMAS

- Si bien el sistema es voluntario, LA VELOZ, S.A ha decidido adherirse al mismo porque considera que es el mejor sistema para hacer patente su compromiso con la sociedad de llevar a cabo su actividad empresarial con el menor impacto posible sobre el medio ambiente, así como hacer todo lo posible para disminuir dicho impacto.
- Por otra parte, este sistema nos proporciona un conocimiento mejor de nuestra actividad que nos permite decidir sobre qué aspectos de la misma debemos centrar nuestros esfuerzos, así como disminuir nuestro consumo de materias primas, agua y energía, y la producción de residuos, efluentes y emisiones, tanto en cantidad como en nocividad.

## 2 LA ORGANIZACIÓN

Por deseo del Gerente, el Responsable del Sistema de Gestión Integrado, ha establecido e impulsado la implantación de un sistema ambiental en la empresa LA VELOZ, S.A, en base a los requisitos de las normas UNE-EN-ISO 14001:2015 y Reglamento EMAS, para la prestación del servicio de **TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA** desarrolladas en la calles:

- **Avenida de Andalucía km 9-28021 Madrid**
- **Calle de la Tuerca, 2, 28522 Rivas-Vaciamadrid, Madrid**

A continuación, se detallan los aspectos más importantes de La Veloz:

### 2.1 Actividad de la empresa

La Veloz, S.A. pertenece al GRUPO SAMAR y es la empresa que realiza los servicios de Transporte Regular de Viajeros por carretera de la concesión VCM-301 Madrid-Valdelaguna-San Martín de la Vega, adscrita al Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid (CRTM).

Son líneas urbanas y de cercanías, todas ellas de corto recorrido con un volumen de viajeros superior a los 9 millones de usuarios anuales. La Veloz, S.A también realiza los servicios de Transporte Regular de Viajeros por carretera de las concesiones VAC 224 y VAC 087 adscritas al Ministerios de Fomento. Son líneas urbanas e interurbanas, con un volumen de viajeros en torno a 2 millones de usuarios anuales.

Respecto al GRUPO SAMAR, cabe destacar que está compuesto por varias empresas, a continuación, se indica la relación de empresas, actividad y localización de sus centros de actividad:

#### **LA VELOZ**

**ACTIVIDAD:** Transporte regular y discrecional de viajeros por carretera.

**CENTROS:** Avenida de Andalucía Km 9 28021 MADRID

Centro de Operaciones de Rivas. Calle de La Tuerca, 2. 28522 Rivas-Vaciamadrid. MADRID.

#### **AUTOCARES SAMAR**

**ACTIVIDAD:** Transporte regular y discrecional de viajeros por carretera.

**CENTROS:** Avenida de Andalucía Km 9 28021 MADRID

## SAMAR TOURIST-BUS

ACTIVIDAD: Servicio de transporte discrecional de viajeros por carretera regular de uso especial (productores, escolares, PMR) y turístico.

CENTROS: Avenida de Andalucía Km 9 28021 MADRID

Tal y como se ha indicado previamente, La Veloz se encuentra en dos localizaciones. Debido a ello para obtener los datos relativos a consumos y residuos generados, debemos tener en cuenta la actividad y su impacto ambiental en ambas localizaciones:

- **Avd. De Andalucía Km 9**, donde se desarrollan tareas de oficina y actividades de mantenimiento de vehículos. En este caso, La Veloz comparte localización con 2 empresas y por consecuencia los datos relativos a consumos de agua y energía, así como las cantidades de residuos peligrosos y no peligrosos generados pertenecen al GRUPO SAMAR. Esta información, no se puede obtener directamente por empresa, debido a ello, se ha optado por estimar la información tomando como referencia el porcentaje de kilómetros recorridos por la flota adscrita a La Veloz, respecto al total de kilómetros recorridos por el total del Grupo Samar:

KM totales por empresa 2022		% km por empresa
<b>KM LA VELOZ (RIVAS)</b>	9.510.867,00	26,25
<b>KM LA VELOZ (AV. AND)</b>	7.059.920,00	19,48
<b>KM LA VELOZ TOTAL</b>	16.570.787,00	45,73
<b>KM AUTOCARES SAMAR</b>	16.405.771,00	45,28
<b>KM TOURIST BUS</b>	3.257.884,00	8,99
<b>KM GRUPO SAMAR</b>	26.723.575,00	61,39

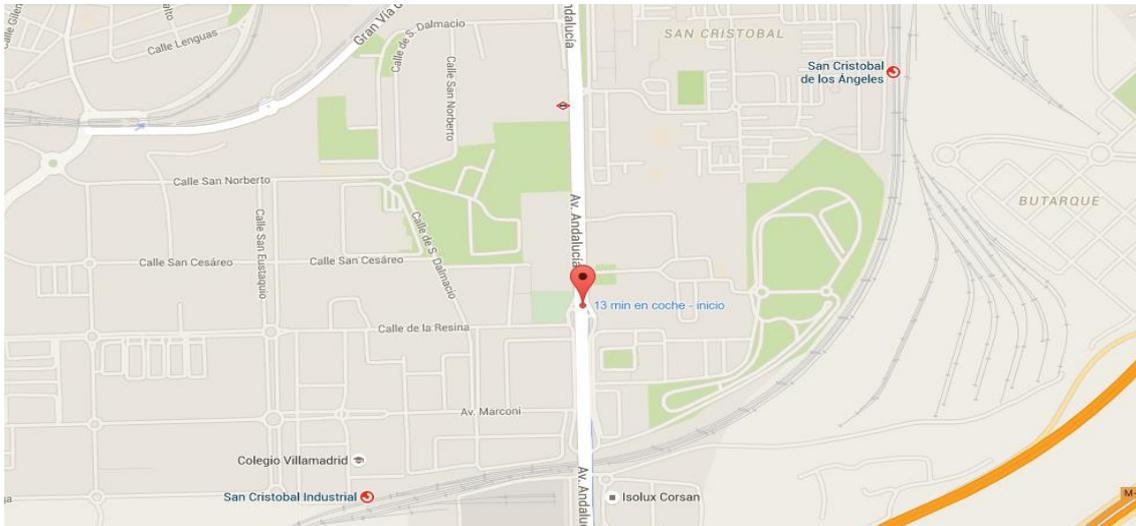
Número de empleados que aplican para la presente declaración:

Número de empleados	
LA VELOZ	281
LA VELOZ AV. ANDALUCÍA	32
LA VELOZ CALLE TUERCA	249

- **Calle de la Tuerca, 2, 28522 Rivas-Vaciamadrid**, donde se llevan a cabo las actividades del departamento de tráfico que presta servicio a la concesión al Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid (CRTM).

En este centro se desarrollan tareas de oficina, lavadero, repostaje y campa. En este caso, La Veloz asume directamente el 100% del desempeño ambiental ya que opera de manera exclusiva en dicho emplazamiento.

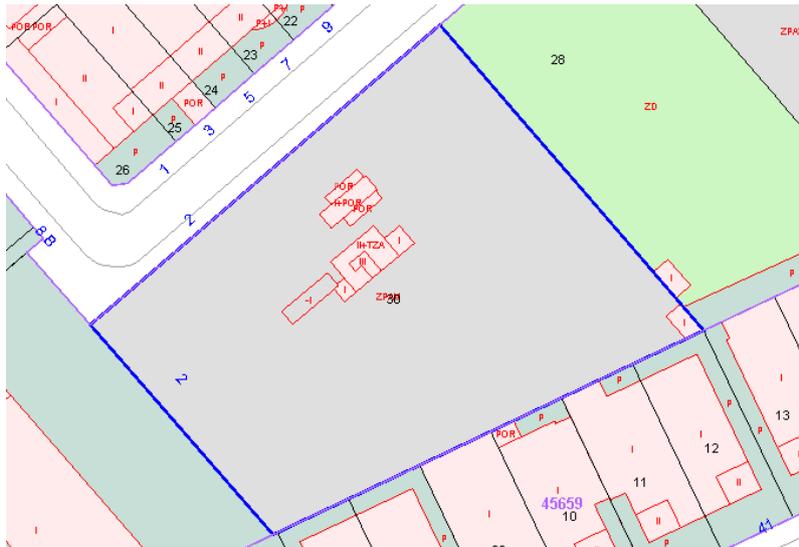
## 2.2 Localización



<b>RAZÓN SOCIAL:</b>	LA VELOZ, S.A
<b>DIRECCIÓN:</b>	Avenida de Andalucía km 9-28021
<b>LOCALIDAD:</b>	Madrid
<b>TELÉFONO :</b>	☎ 91 723 05 06
<b>FAX:</b>	☎ 91 795 69 59
<b>E-MAIL</b>	✉ <a href="mailto:autocares.samar@samar.es">autocares.samar@samar.es</a>
<b>WEB</b>	<a href="http://www.samar.es">www.samar.es</a>
<b>NACE-2009</b>	4520 (Mantenimiento y reparación de vehículos de motor) 4931 (Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros)



<b>RAZÓN SOCIAL:</b>	LA VELOZ, S.A
<b>DIRECCIÓN:</b>	Calle de la Tuerca, 2, 28522 Rivas-Vaciamadrid, Madrid
<b>LOCALIDAD:</b>	Madrid
<b>TELÉFONO :</b>	917 650 464
<b>FAX:</b>	☎ 91 795 69 59
<b>E-MAIL</b>	✉ <a href="mailto:laveloz@samar.es">laveloz@samar.es</a>
<b>WEB</b>	<a href="http://www.samar.es">www.samar.es</a>
<b>NACE-2009</b>	4931 (Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros)



## 2.3 Descripción de las instalaciones

### Avenida de Andalucía km 9-28021 Madrid

Es la sede de LA VELOZ, son instalaciones en régimen de alquiler, propiedad del GRUPO SAMAR, compartidas con el resto de las empresas del grupo indicados en el apartado 1. La superficie estimada de suelo es 12632 m<sup>2</sup> y superficie construida 8630 m<sup>2</sup> construidos, en donde se efectúan los servicios de mantenimiento, revisión, reparaciones, limpieza, etc. En cada una de las secciones que se disponen:

- Sección de mantenimiento y revisión
- Sección mecánica
- Sección electricidad
- Sección inyección
- Sección engrase
- Sección lavado y limpieza (1 tren de lavado)
- Sección recambios y neumáticos
- Sección carrocería y pintura
- Surtidores de combustible

Dentro del propio recinto también se dispone de:

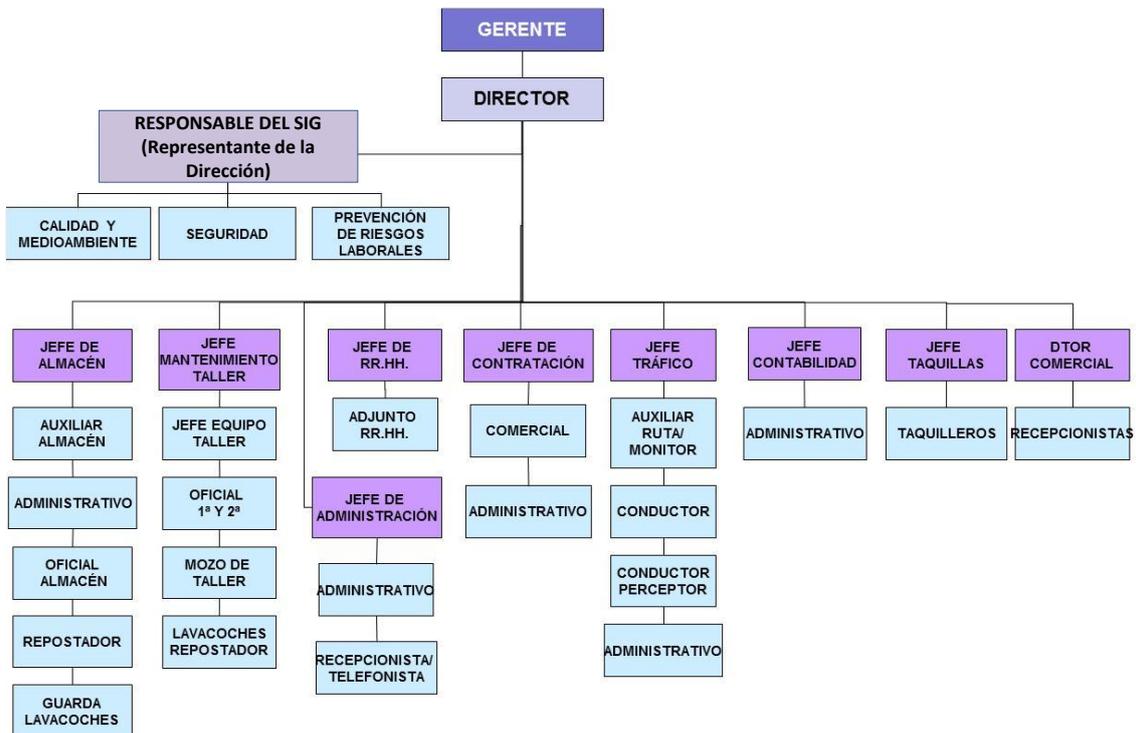
- Oficinas de la empresa (dirección, comercialización, contabilidad, administración, atención al cliente y RRHH)
- Departamento de tráfico para la atención a nuestros clientes y conductores (24 horas todos los días del año)
- Almacén de repuestos
- Almacén de ruedas, equilibrado y paralelo
- Parking bajo techo para los autobuses
- Parking vehículos de los empleados
- Restaurante y cafetería
- Servicio de vigilancia, tráfico y mantenimiento

## Calle de la Tuerca 2,

En régimen de alquiler propiedad del GRUPO SAMAR, donde se llevan a cabo las actividades del departamento de tráfico de La Veloz que presta servicio a la concesión VCM-301 adscrita al Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid (CRTM)

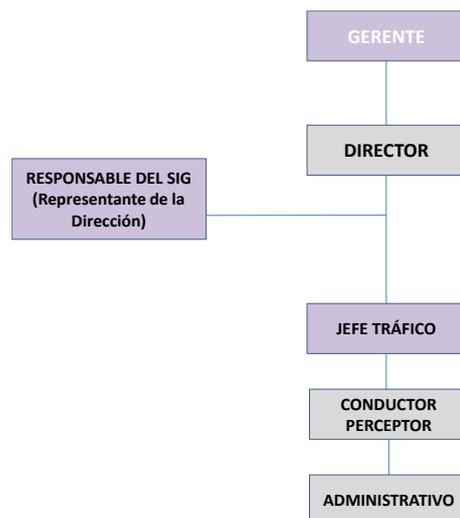
### 2.4 Organigrama

Organigrama LA VELOZ, instalación de Avenida de Andalucía:



*\*Las taquillas no se localiza en Avd. De Andalucía, Km 9.*

Organigrama LA VELOZ, instalación de Calle de la Tuerca, 2, 28522 Rivas-Vaciamadrid, Madrid:



## 2.5 Representante de la Dirección

**Don José Javier Tristán Burgos como Representante de la Dirección**, independientemente de otras responsabilidades, tiene definidas sus funciones, responsabilidades y autoridad para garantizar un sistema de gestión ambiental de conformidad con el presente Reglamento y para informar a la alta dirección sobre el comportamiento del sistema de gestión ambiental.

## 3 PRESENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN

La organización, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de necesidades y expectativas de los grupos de interés, así como el control y correcta gestión de la situación contextual identifica éste, diferenciando por su naturaleza interna y externa quedando recogida toda la información en el documento **“Plan estratégico Grupo SAMAR”**. Para ello, se consultan distintos informes publicados en el presente año por entidades de relevancia y administraciones, y se recogen los últimos datos publicados que sean de interés para la organización. En ocasiones, estos informes hacen referencia al año 2021, además se reseñan datos de años anteriores. Aun así, se tienen en cuenta las tendencias referenciadas en ellos en la presente declaración. A continuación, se detalla el contexto externo e interno de la organización, revisado por última vez en mayo de 2022:

### 3.1 Contexto externo

CONTEXTO	ANÁLISIS
<b>ENTORNO LEGAL Y POLÍTICO</b>	<p>En España, el transporte público de viajeros por carretera de competencia estatal es un elemento clave que garantiza una movilidad sostenible de todos los grupos de población en todo el Estado. Ofrece unos elevados niveles de calidad y seguridad, consiguiendo un menor impacto ambiental y energético que otros modos concurrentes, constituyendo una fuente de generación de actividad económica y de empleo de primer orden a nivel nacional.</p> <p>La seguridad y salud de nuestros trabajadores, va mano a mano con la calidad del servicio. Es por ello, que en GRUPO SAMAR, estamos totalmente implicados con la prevención de los riesgos que pudieran ocasionarse por medio a nuestra actividad.</p> <p>El transporte interurbano regular en autobús tiene la consideración de servicio público de interés general y se presta mediante la atribución a un operador de un contrato de gestión a través de un concurso público. La concesión se otorga en exclusiva y, por lo tanto, la empresa ganadora presta el servicio en régimen de monopolio durante el periodo de vigencia de la concesión.</p> <p>Como problemática cabe destacar que el marco fijado por Fomento recientemente para las concesiones de líneas regulares estatales da mucho más peso a la parte económica que a la técnica lo que puede poner en riesgo la calidad del servicio. Además, el continuo cambio político que en los últimos años se da tanto a nivel estatal como local, puede</p>

suponer también una problemática añadida en lo que se refiere a cambios bruscos e inesperados en legislación aplicable a la organización (seguridad y salud en el trabajo, medio ambiente, seguridad, etc).

Debido al desarrollo intercomunitario de la actividad del GRUPO SAMAR la normativa de aplicación no es únicamente a nivel local o comarcal lo que supone un mayor esfuerzo en el compromiso de la organización en este sentido.

Por otra parte, la entrada en vigor de la Ley de Ordenación de los Transportes ya supuso, hace unos años, una seria transformación en las relaciones a futuro entre Fomento y sus concesionarias, marcadas hasta entonces por legislación de 1987, la principal reforma se ha dado en el plazo concesional, que pasa de un periodo de 50 a 90 años, a un nuevo contrato de diez años como máximo. Con ello, Fomento sacará a concurso 48 contratos a diez años vista. Plazos menores también incentivan mayor competencia en el sector, más calidad, seguridad y eficiencia energética en los servicios, para fomentar la máxima competencia, es que las actuales operadoras de las líneas parten sin ventaja alguna, cuando anteriormente lo hacían con cinco puntos.

Además, cabe destacar las novedades legislativas de 2021, en concreto la modificación del **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**. Este Real Decreto introduce, a partir del 6 de julio de 2022, el uso de alcoholímetros antiarranque para el transporte de viajeros. De este modo, los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo, lo que permite aumentar la seguridad vial, con el fin de que se produzcan menos accidentes y aumentar la seguridad de los pasajeros que se desplazan en transporte público.

Por otro lado, las novedades legislativas que han aparecido durante el 2022, se mencionan a continuación:

- Ley 15/2022, de 12/07/2022, integral para la igualdad de trato y la no discriminación.
- Ley 10/2022 del 6 de septiembre de garantía de libertad Sexual.
- Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.
- Real Decreto 453/2022, de 14 de junio, por el que se regula la determinación del hecho causante y los efectos económicos de la pensión de jubilación en su modalidad contributiva y de la prestación económica de ingreso mínimo vital, y se modifican diversos reglamentos del sistema de la Seguridad Social que regulan distintos ámbitos de la gestión.
- Ley 7/2022, de 08/04/2022, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Real Decreto 208/2022, de 22/03/2022, sobre las garantías financieras en materia de residuos.

Estos están identificados en la evaluación de requisitos legales donde se analiza el cumplimiento de las mismas.

Las actuales características tecnológicas de los vehículos de transporte, unido a la cada vez mayor concienciación medioambiental, favorecen el desarrollo por parte de las administraciones públicas de especificaciones e instrucciones que promueven un transporte eficaz y moderno. Así mismo, la percepción social respecto a las personas con algún tipo de dificultad para su desarrollo ha aumentado enormemente, materializándose en nuevas políticas sociales, mayores criterios de accesibilidad, etc. En este sentido, el Grupo Samar ha revisado el reciente contexto legislativo al respecto, a fin de asegurar la accesibilidad total de los usuarios al servicio prestado.

Como ya se ha expuesto en el presente informe, el Grupo Samar opera en las Comunidades con mayor número de accidentes. Este hecho, unido a los fatídicos pero actuales casos de terrorismo han puesto de relieve la necesidad de establecer una metodología para la gestión eficaz de las posibles emergencias que puedan ocurrir.

Además, en el caso de Samar Buil, también aplicaría la normativa de la Comunidad de Aragón, así como las ordenanzas de Zaragoza, destacando en el ámbito del transporte el "Reglamento del servicio público de transporte urbano de viajeros por autobús en la ciudad de Zaragoza", que regula las condiciones generales de utilización del servicio público de transporte por autobús público urbano regular permanente de uso general de carácter diurno o nocturno (búho), o de uso general o especial y también regula los derechos y obligaciones de los usuarios de dicho transporte.

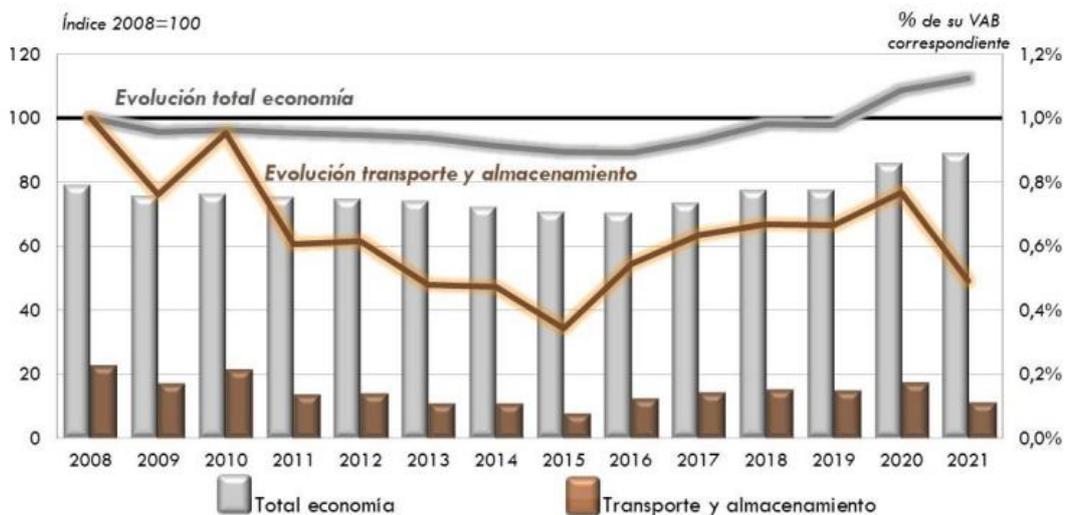
Actualmente, la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras ha presentado el anteproyecto de explotación del Servicio de Transporte Regular de Viajeros por Carreteras de Aragón. Este, que divide la comunidad en 19 zonas, se encuentra en estado de información pública y ha recibido la oposición del sector de la comunidad ya que lo consideran perjudicial para las medianas y pequeñas empresas.

Respecto a la legislación a destacar durante el 2022 sobre eficiencia energética, aparece el nuevo Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural. En el que se obliga a todas las zonas administrativas u oficinas a mantener las temperaturas de climatización y refrigeración en un rango de entre 19 y 27 °C. Este tiene una duración desde el 1 de agosto del 2022 hasta noviembre del 2023.

## TECNOLOGÍA

Según el último Informe del Observatorio del Transporte y la Logística en España, en 2019 se continúa observando la tendencia al alza en relación con el gasto interno en I+D en el sector de “transporte y almacenamiento” en el sector empresas. En particular, en 2019 el gasto se incrementó un +3,8%, superando los 77,2 millones de euros. Sin embargo, de forma análoga a lo observado el año anterior, el ritmo de crecimiento es notablemente inferior al registrado los años anteriores (especialmente en comparación con los incrementos registrados en los años 2016 y 2017 con porcentajes de 58,0% y 20,9% respectivamente), así como que el importe de gasto sigue lejos del máximo histórico de 2008, siendo en 2019 un -18,7% inferior. Respecto a la última actualización del OTLE, se obtiene que para el año 2021 el gasto interno en I+D sector empresas66 continuó contrayéndose, como sucedió en 2020, como consecuencia de los efectos de la pandemia. La contracción interanual del gasto en I+D del sector “transporte y almacenamiento” fue del -27,4 %, contabilizándose un gasto de 47,6 millones de euros. En cambio, para el total de la economía el gasto en I+D se incrementó un +10,6 % en 2021. Según se refleja en el Gráfico 158, la relación entre el gasto interno en I+D y el VAB disminuye en 2021 en el sector “transporte y almacenamiento” respecto al año anterior, debido a la mencionada reducción del gasto interno y al crecimiento que experimenta el VAB. Concretamente, el gasto interno en I+D de las empresas del sector “transporte y almacenamiento” sobre su VAB fue del 0,11 %, considerablemente inferior al valor alcanzado por el total de la economía, que fue del 0,89 %. Esto indica que el esfuerzo en este tipo de actividades en materia de “transporte y almacenamiento” es notablemente inferior que en el conjunto de la economía española, lo que se refuerza, también, con la comparación entre la participación del sector “transporte y almacenamiento” en el gasto interno en I+D y en el VAB del conjunto de la economía en el año 2021, que fueron del 0,5 % y del 4,0 %, respectivamente.

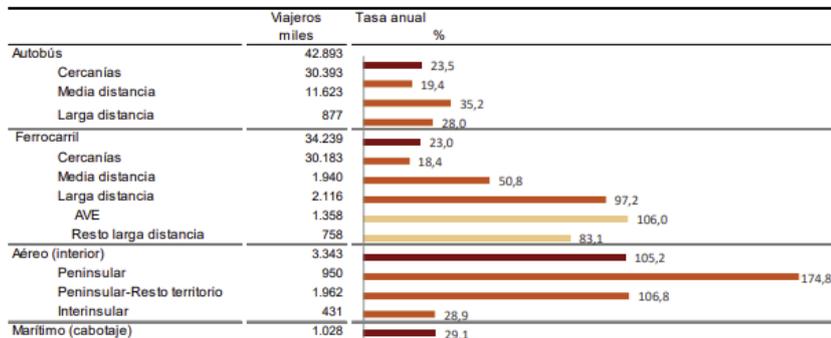
**Gráfico 158. Gasto interno en I+D en el sector “Transporte y almacenamiento” y en el total de los sectores como porcentaje de su VAB en el sector empresas. 2008-2021**



Como se observa en el gráfico precedente, entre los años 2010 y 2015 se produce una continua reducción del gasto en I+D, si bien esta disminución del gasto ha sido de mucha mayor magnitud en el sector de “transporte y almacenamiento” (-61,3% en el periodo) en comparación con el descenso experimentado por el conjunto de la

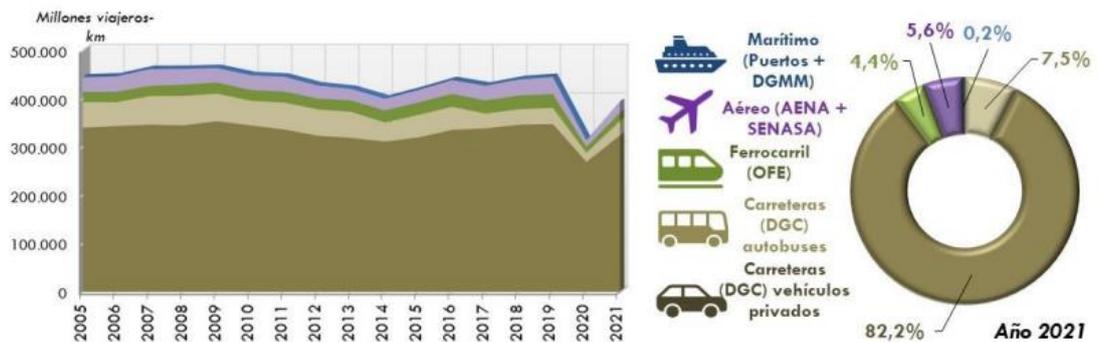
	<p>economía (-7,8%). Estos descensos se explican por las características que tiene la I+D en España, donde en contexto de incertidumbre económica suele ser de las primeras partidas en recortarse, mientras que en periodos expansivos de la economía suele registrar fuertes crecimientos, como demuestra el experimentado entre 2015 y 2019, con un aumento del gasto en I+D del +113,5% en el sector del “transporte y almacenamiento” y del +26,3% para el conjunto de las empresas españolas. Como puede observarse, esta sensibilidad e irregularidad en el gasto en I+D en el sector del “transporte y almacenamiento”, con un fuerte componente procíclico en relación con el desempeño de la economía, penaliza el rendimiento de la I+D, siendo deseable unos compromisos más estables y sostenidos en el tiempo. A este respecto, cabe resaltar que, contrariamente a lo que se venía observando en años anteriores, el gasto en I+D en relación con su VAB se ha visto incrementado en 2020, lo que puede indicar una mayor estabilidad y compromiso con la I+D en el sector, que habrá que seguir monitorizando en los próximos años.</p> <p>Por parte de la Comunidad de Madrid, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha desarrollado un ambicioso Plan de Modernización del Transporte Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carreteras, por el que en menos de cinco años se han renovado uno de cada tres autobuses interurbanos de la región. El objetivo de este plan es mejorar la calidad del servicio mediante la introducción de nuevas tecnologías y la renovación de la flota, compuesta por casi 2.000 autobuses.</p> <p>Con este Plan de renovación de autobuses interurbanos, la Comunidad de Madrid tiene la flota de autobuses más moderna de España para cubrir más de 300 rutas. Los autobuses de la Región tienen una edad media de menos de cinco años, mientras que en el resto de España la media es de 9,4 y en provincias como Barcelona es de 8 años.</p> <p>Este Plan se enmarca en la apuesta permanente de la Comunidad de Madrid por la vanguardia, el desarrollo tecnológico, la eficiencia energética y el respeto al entorno, todo ello para dar el mejor servicio a los madrileños.</p> <p>Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid se está realizando en 2021 la renovación de la flota de autobuses con vehículos más sostenibles, en principio se han presentado 11 nuevos autobuses que cumplen con el estándar europeo más exigente en materia medioambiental. Próximamente también está previsto incluir nuevos autobuses con tecnología híbrida. Actualmente la flota urbana e interurbana del Consorcio Regional de Transportes, compuesta por 2.063 vehículos, cuenta con un 28% de autobuses impulsados por combustibles alternativos, como gas natural e híbridos eléctricos. La flota cuenta con una media de antigüedad de 4,9 años y es 100% accesible. Desde el inicio de esta legislatura, ya se han renovado 343 autobuses de la flota del Consorcio, 37 de ellos híbridos (eléctricos o de gas), 33 de GNC y 273 diésel. Todos los autobuses tienen el estándar europeo más exigente (Euro VI). <b>(Fuente: <a href="https://www.comunidad.madrid/noticias/2021/01/29/impulsamos-renovacion-flota-autobuses-interurbanos-modelos-sostenibles">https://www.comunidad.madrid/noticias/2021/01/29/impulsamos-renovacion-flota-autobuses-interurbanos-modelos-sostenibles</a>)</b></p> <p>Además, desde el Centro de Innovación y Transporte Público, se están desarrollando nuevas tecnologías que permitirán una mayor conexión entre los diferentes tipos de transporte público. Estas tecnologías se basan en aumentar la calidad del servicio al ciudadano mediante la integración de la información en tiempo real de las infraestructuras y servicios de los diferentes modos de transporte. Para monitorizar todo este nuevo sistema se están usando supervisores gráficos, supervisores intermodales, gestor de incidencias, sistema de gestión de intercambiadores, información de los usuarios, la app “Mi transporte”, módulo de alertas tempranas, motor de decisión y módulo de distribución de información. Todo esto permitirá que el sistema sea de mayor calidad, eficacia y eficiencia. <b>(Fuente: <a href="https://www.crtm.es/media/148581/citram.pdf">https://www.crtm.es/media/148581/citram.pdf</a>)</b></p> <p>Gracias a estos planes de renovación de flota, a la inversión y al desarrollo en I+D+i en el sector del transporte, han surgido en el mercado importantes innovaciones tecnológicas que facilitan la búsqueda de la conducción eficaz y eficiente. Por un lado, han aparecido nuevas mejoras técnicas en los vehículos que permiten extraer datos acerca del tipo y eficacia de la conducción, comportamiento del conductor, etc.; y por otro lado, se han desarrollado herramientas capaces de asimilar todos estos parámetros de conducción y extrapolarlos con criterios de eficiencia.</p>
<p>COMPETENCIA</p>	<p>Según la información aportada por el Observatorio del transporte y la logística en España, el transporte en vehículo privado, que aglutina tanto el realizado en turismos como en motocicletas, sigue siendo el modo preponderante en los desplazamientos interurbanos de personas. En particular, y en conformidad con los datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la participación del vehículo privado alcanzó el 78,0% en 2019, porcentaje que se ha visto reducido por segundo año consecutivo. Adicionalmente, si consideramos conjuntamente la movilidad en vehículo privado y en autobús se obtiene una participación total del transporte por carretera del 85,5%, cifra inferior a la del año anterior y que acumula descensos ininterrumpidos desde el 2014.</p>

**Transporte interurbano por tipo de transporte y distancia. Julio 2021.**  
Tasa anual. Porcentaje



- Transporte interurbano de viajeros de ámbito nacional El desplome de la movilidad de viajeros provocado por la pandemia ha originado cambios en el reparto modal de los viajeros-km:
- Los desplazamientos por carretera aumentaron su participación en 2020 al 91,6 %, siendo el peso más alto desde 2005, y en 2021 se sitúa en el 89,8 % del conjunto de los viajeros-km transportados.
- Particularizando para los viajes por carretera, el vehículo privado es el responsable de la mayor parte de este crecimiento, pasando del 78,0 % del total de viajeros-km en 2019, al 85,6 % en 2020 y al 82,2 % en 2021. Por su parte, el reparto modal de los autobuses en 2021 se sitúa en el mismo valor que en 2019, con un 7,5 % del total de viajeros-km, en la línea de lo registrado en los últimos cinco años y mucho menor que el peso que tenía en 2005 (12,0 %).
- El ferrocarril pasó de ser el responsable del 6,4 % del total de viajeros-km en 2019 al 4,4 % en 2021, tras la caída experimentada en 2020 con el 3,8% del total de viajeros-km. Aunque ha aumentado su participación en 2021 respecto a 2020, sigue estando muy por debajo del reparto de los últimos años. Algo similar le ocurre al modo aéreo, que disminuye su participación del 7,9 % de los viajeros-km en 2019 al 4,4% en 2020 y al 5,6 % en 2021. El transporte marítimo se mantiene más o menos con el mismo reparto modal, con un 0,3 % en 2019 y un 0,2 % en 2020 y 2021. El siguiente gráfico presenta el reparto modal del transporte nacional de viajeros-km en 2021, así como su evolución desde 2005.

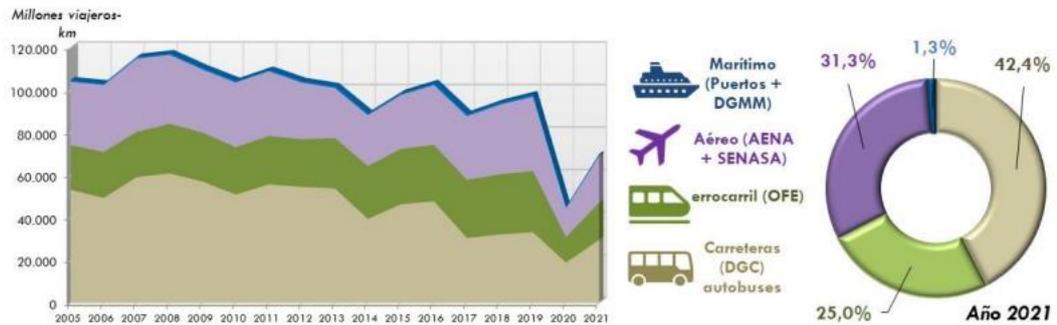
**Gráfico 75. Cuotas modales del transporte nacional de viajeros (millones de viajeros-km). Año 2021 y evolución 2005-2021**



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la DGC, OFE, OTLE a partir de datos de AENA S.M.E., S.A y SENASA, OTLE a partir de datos de Puertos del Estado y distancias medias del informe "El Transporte y las infraestructuras" (datos de viajeros-km hasta 2013) y OTLE a partir de datos de la DGMM y distancias medias del CEDEX (datos de viajeros-km a partir de 2014). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

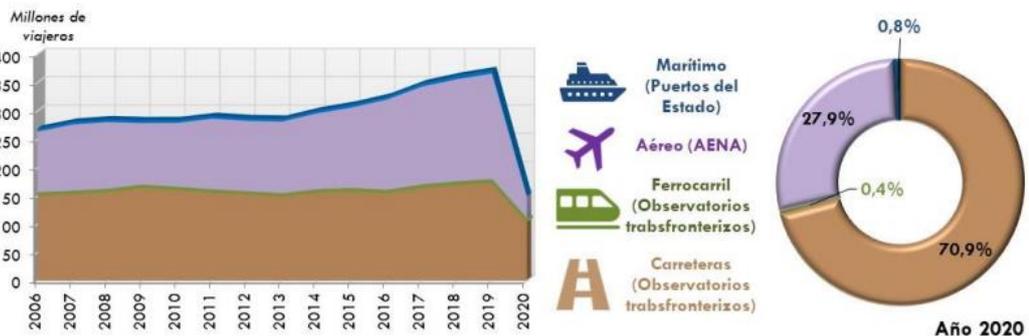
Considerando únicamente los modos de transporte colectivos, su participación respecto a la movilidad total de viajeros ha aumentado en 2021 tras la fuerte disminución producida por la pandemia en 2020, cuando se AÑO 2022 Página 127 recomendaba viajar en los modos de transporte privados para evitar la propagación de la enfermedad. Así, en 2021 el transporte colectivo supone el 17,8 % del total de viajeros-km. El modo con mayor participación es el autobús (42,4 %), seguido por el aéreo (31,3 %), el ferrocarril (25,0 %) y, por último, el modo marítimo (1,3 %). Este reparto de los modos colectivos sigue siendo bastante diferente al que había en 2019, antes de la pandemia, donde el modo aéreo era el que aglutinaba el mayor porcentaje de viajeros-km (35,7 %).

**Gráfico 76. Cuotas modales del transporte nacional de viajeros (millones de viajeros-km) en transporte colectivo. Año 2021 y evolución 2005-2021**



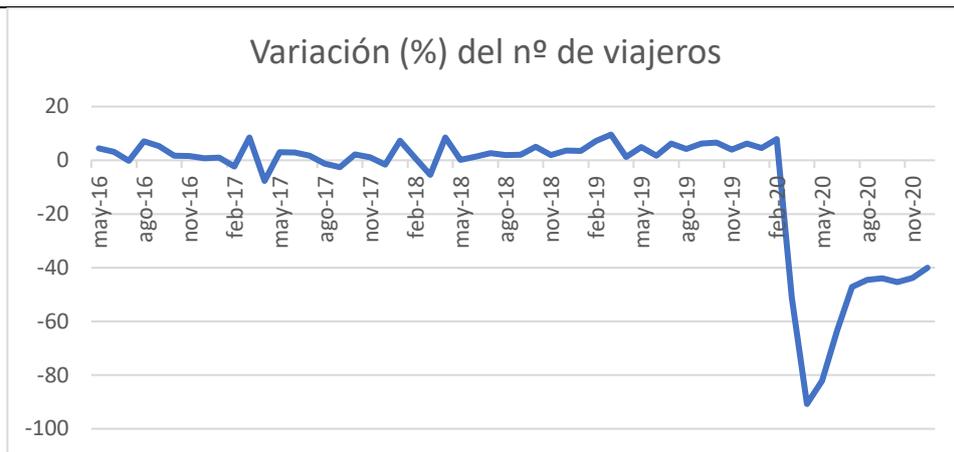
Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la DGC, OFE, OTLE a partir de datos de AENA S.M.E., S.A y SENASA, OTLE a partir de datos de Puertos del Estado y distancias medias del informe "El Transporte y las infraestructuras" (datos de viajeros-km hasta 2013) y OTLE a partir de datos de la DGMM y distancias medias del CEDEX (datos de viajeros-km a partir de 2014). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

En el ámbito internacional sólo se dispone de datos completos hasta el año 2020. El reparto modal en ese año de la pandemia es totalmente diferente al de cualquier año de la serie histórica, presentándose la carretera como el modo mayoritario, al alcanzar una participación del 70,9 %. Este elevado peso en 2020 se produce debido a que es el modo que menor caída sufrió respecto a 2019, con un -39,2 %. El resto de los modos experimentaron disminuciones muy superiores: ferrocarril (-67,8 %), aéreo (-77,8 %) y marítimo (-80,4 %). La contribución del modo aéreo disminuyó en 2020 hasta el 27,9 %, el marítimo a un 0,8 % (sin tener en cuenta el tráfico de cruceros) y el ferrocarril tan sólo representó un 0,4 % en el transporte internacional de viajeros. Con seguridad, en los años siguientes estos pesos volverán a cambiar, pareciéndose un poco más a los presentados en años anteriores a la pandemia..



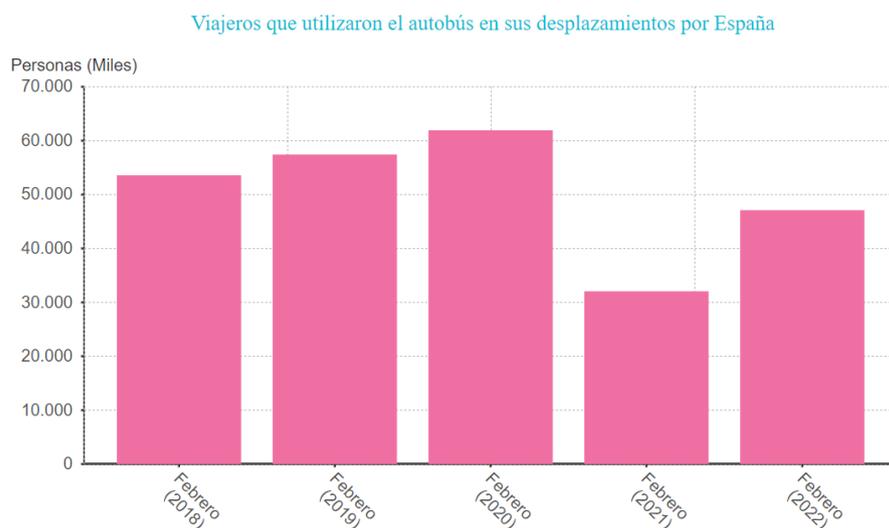
Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos, Observatorio transfronterizo España-Portugal, AENA S.M.E., S.A. y Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

La siguiente estadística aportada por INE y epdata, muestra la variación interanual del número de viajeros que usaron autobús en sus desplazamientos por España entre mayo de 2016 y diciembre 2020. Como se puede apreciar en la gráfica, a partir del mes de marzo, los datos se ven claramente influenciados por la situación COVID-19.



FUENTE: INE, epdata

Realizando una comparación de los meses de Febrero desde el 2018 al 2022, se observa claramente una disminución de uso del autobús respecto al resto de años:



Fuente: ine y epdata.

Esto se debe principalmente a la gran crisis que se ha desarrollado a raíz de la pandemia del COVID-19. Pero para 2022, se observa una recuperación, que no alcanza aún los datos de años anteriores, pero que indica que con el tiempo se conseguirá alcanzar los valores previos a la pandemia.

El transporte por autobús fue utilizado por 47,1 millones de viajeros en febrero de 2022, cifra que supone un 46,93% de variación interanual. Los viajeros transportados en autobuses de cercanías fueron 34,1 millones (42% en variación interanual), mientras que los de media distancia variaron un 58,01% y los de larga distancia lo hicieron un 164,6%.

Además de la competencia entre las empresas del consorcio y fomento en el servicio discrecional hay que tener en cuenta la competencia de AVE con precios cada vez más accesibles y algunas rutas similares, el servicio de Cercanías con líneas similares en la Comunidad de Madrid, o BlaBlaCar, en la que parte de sus conductores realizan viajes a destinos muy demandados a bajo coste. Siendo este un negocio encubierto que no paga impuestos e incumple la normativa del transporte, ya que hay personas que sin tener que realizar estos viajes, los realizan como forma de negocio.

Esta competencia que comentamos con AVE, se ve incrementada tras la reducción, a principios de año 2020, del precio Madrid-Barcelona, con nuevas compañías LowCost.

Existen varias empresas dedicadas al servicio de transporte de viajeros por carretera y que prestan servicios de similares características, que pueden ser una competencia para Grupo SAMAR. Las empresas más importantes en cuanto a servicios de transporte de viajeros por carretera de competencia estatal son Alsa, Avanza, Aisa y Monbus.

Comparándonos con estas compañías, comprobamos que la oferta de servicios entre todas es muy similar.

En cuanto a certificaciones, Julián de Castro destaca en esta área con las siguientes: CSEAA, 39001,18001, 13816, 9001, 14001, EMAS III, Madrid Excelente y IQNet SR 10 de Responsabilidad Social. Grupo Avanza dispone de certificaciones en 9001,50001, 14064 y 13816. AISA dispone de CSEAA, 39001,18001, 9001, 14001. 50001. Monbus cuenta con CSEAA,18001, 13816, 9001, 14001, 14064 y 93200.

Se puede observar que en cuanto a certificaciones las empresas de la competencia están más o menos a la par, destacando una norma que Grupo Samar no tiene certificada, IQNet SR 10 de Responsabilidad Social.

Frente a las empresas más pequeñas la desventaja que podemos tener es que no se realiza un seguimiento sistemático de los clientes de discrecional, sobre todo de los de menor tamaño. Así mismo, el día del servicio no estamos tan pendientes del mismo como pueden estarlo empresas más pequeñas, aunque disponemos de todos los medios para que aunque suceda alguna incidencia en el servicio este se realice correctamente

Como ventaja disponemos de una mayor facilidad de pago, al disponer de una amplia flota y tipo de servicio podemos ajustarnos a lo que busca el cliente y podemos garantizar que siempre se va a llevar a cabo el servicio.

En el caso de Samar Buil, la competencia más directa que se puede encontrar son otras empresas de autobuses de pequeño tamaño con presencia en Aragón que prestan también servicios discrecionales y regulares y también algunas empresas de mayor envergadura como AVANZA Zaragoza.

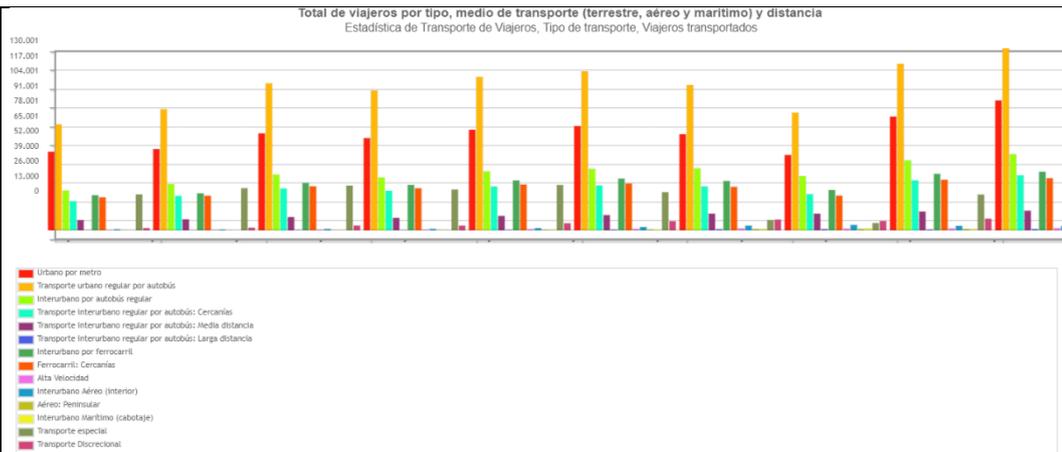
En lo relativo al renting de coches, según el balance anual de 2020 presentado por la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), esta modalidad de acceso al vehículo continúa creciendo en representatividad para el mercado del automóvil en nuestro país. Así, el 20,35% de los vehículos que se matricularon en España en 2020 lo hicieron bajo régimen de renting, frente al 20,22% que suponían en 2019. En total, esta modalidad sumó a las ventas de nuestro país un total de 209.272 unidades, lo que supone una caída del 30,91% respecto al cierre de 2019.

Uno de los datos más relevantes que recogen los datos del sector del renting 2020 de AER es el peso que van ganando los autónomos y particulares en lo que a cuota de mercado se refiere. En total, 2020 finalizó con un aporte de 24.288 vehículos más al parque de automóviles, un 27,86% más que en 2019, y 23.188 clientes, lo que supone que este segmento de clientes ya representa el 15% del total en número de vehículos del parque de renting, y un total del 48,21% de los clientes. Actualmente en febrero de 2022 se obtienen 28286 matriculaciones nuevas de vehículos, lo que supone un incremento del 8,37% mas que en febrero de 2021, 802927 parque de vehículos de renting, que supone un incremento del 8,52% y además se ha invertido un 10,82% más que en febrero del 2021 para invertir en compra de vehículos. En resumen, es un sector que no deja de crecer anualmente. Además con la actual situación del aumento de los costes del combustible, fomenta que más usuarios acaben eligiendo el sector del renting como opción de desplazamiento sobre el autobús, ya que también ofrece una mayor seguridad para evitar los contagios por COVID-19 (<https://plandegestion.es/datos-del-renting-de-coches/>)

Las pequeñas empresas, que disponen de hasta cuatro vehículos en renting, aumentaron en 2020 su parque en 16.479 unidades y sus clientes, en 7.143. Las medianas, por su parte, mantuvieron sus cifras anuales con un incremento de 2.917 unidades y 53 clientes menos, mientras que las grandes empresas marcaron datos negativos, con una reducción del 3,47% de su parque móvil como consecuencia, principalmente, de la reducción de las empresas de rent a car.

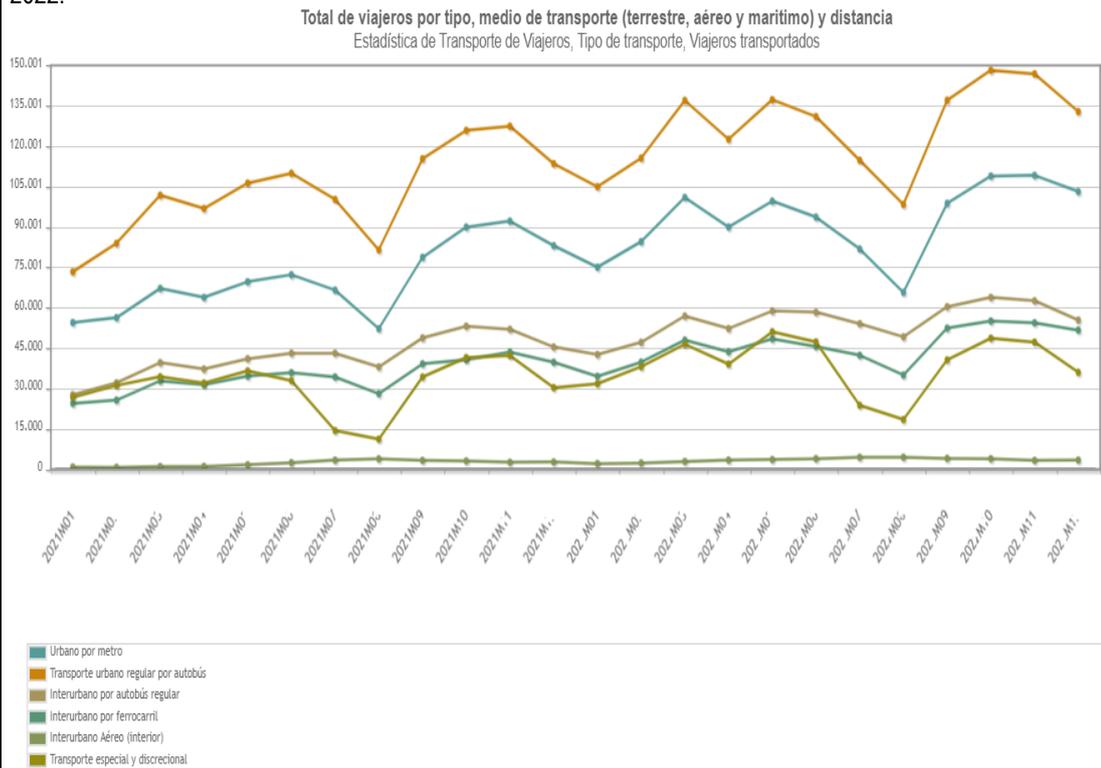
La facturación del sector también mostró las consecuencias del COVID-19, del confinamiento y de la importante reducción en la actividad de los meses siguientes. Así, la moratoria en los pagos y las ampliaciones de contratos llevaron a una reducción de la facturación del 5,53% respecto al año anterior, con 5.964,63 millones de euros.

La inversión en la compra de vehículos, por su parte, también sufrió un importante descenso el pasado año, al situarse en 4.356,10 millones de euros, un 26,74%. Una cifra que no solo se justifica por la pandemia, sino también por el importante esfuerzo económico que supone para las empresas de renting la adquisición de vehículos dotados de energías alternativas. Este tipo de vehículos ya suponen el 20,95% del parque de vehículos gestionados mediante renting, de tal forma que uno de cada cinco adquiridos por renting ya está dotado de energías alternativas.



En el 2021 se han registrado el uso del autobús urbano regular y el uso de autobús interurbano regular como segundo y tercer tipo de transporte público más usado después del metro. Se mantiene en este puesto durante todos los meses del 2021 que están reflejados en el gráfico. (fuente: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=20239#!tabs-grafico>)

Además, la última actualización del INE nos muestra en la gráfica que se muestra a continuación la última actualización a fecha de diciembre de 2022, el total de viajeros para los diferentes medios de transporte público en España. Se observan como dominantes el transporte urbano por autobús y el urbano por metro, quedando el autobús interurbano en el tercer puesto. En esta gráfica se muestran los resultados mensuales desde 2021 hasta 2022.



**ENTORNO SOCIO-CULTURAL**

Las empresas pertenecientes a este sector del transporte de viajeros en autobús han protagonizado un proceso de concentración y modernización de sus flotas que ha redundado en una mayor eficiencia y calidad de los servicios prestados a los usuarios. En este contexto, la sociedad en su conjunto está experimentando con conceptos nuevos de movilidad a medida que se generaliza el fenómeno low-cost.

En cuanto a su contribución a la cohesión socio-territorial, el transporte público interurbano de viajeros en autobús, por su flexibilidad y menores requisitos de inversión en infraestructuras, juega un papel esencial en la vertebración territorial del Estado, favoreciendo la cohesión entre comunidades autónomas e intercomunidades, es decir, dentro de la propia comunidad, resultando el principal medio de transporte para aquellos grupos sociales menos favorecidos, al resultar el modo de transporte más barato.

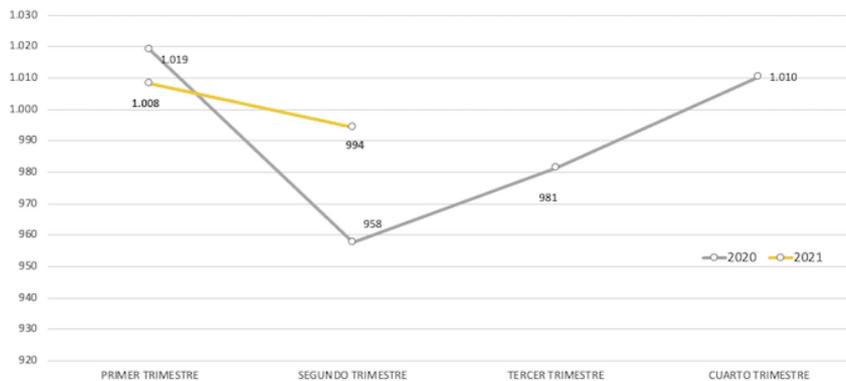
No obstante, el sector del transporte no puede quedarse aquí, limitándose únicamente a facilitar la interconexión entre las distintas regiones de España; además, debe hacerlo asegurando la accesibilidad de todos los usuarios que quieran hacer uso de este servicio.

A diferencia de las grandes ciudades como Madrid, el entorno social en las ciudades más pequeñas como es el caso de Zaragoza, nos encontramos un trato mucho más cercano y en el que los usuarios suelen ser habituales, sobre todo en concesiones con menor afluencia de viajeros como Garrapinillos.

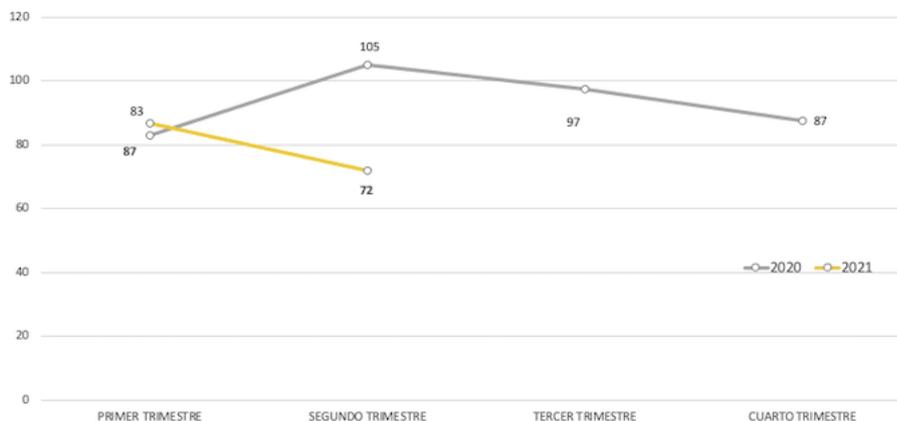
Durante el 2021, la Comunidad de Madrid ha llevado a cabo cerca de 80 nuevas actuaciones entre las que se encuentran nuevas líneas, ampliaciones, modificaciones de itinerario e incremento de paradas para mejorar el servicio de transporte público en la región. Algunas de las novedades que se incluyeron en relación con los autobuses interurbanos fueron: las modificaciones de itinerario en julio de 2021, de la línea Nocturna de Navacarnero, N505, que ya pasa actualmente por el interior de la Urbanización Parque Coimbra de Móstoles; en el mes de julio se pusieron en marcha servicios de fines de semana en las líneas micro de la Sierra Norte; el 26 de julio se puso en marcha la nueva línea 517 entre Madrid (Cuatro Vientos) y Alcorcón (Fuente Cisneros); se transformaron la línea 510A, desde septiembre, en la línea 510A, Madrid (Colonia Jardín) - Villaviciosa de Odón – Alcorcón, y la línea 565, también desde el mismo mes, en la línea 565 Pozuelo (Est. El Barrial)-Boadilla (Est. Puerta de Boadilla), tal que abandona la anterior cabecera de la Estación de Cercanías de Majadahonda.

Respecto al análisis de población activa, parados y ocupados en el sector de transporte y almacenamiento se obtienen los siguientes datos:

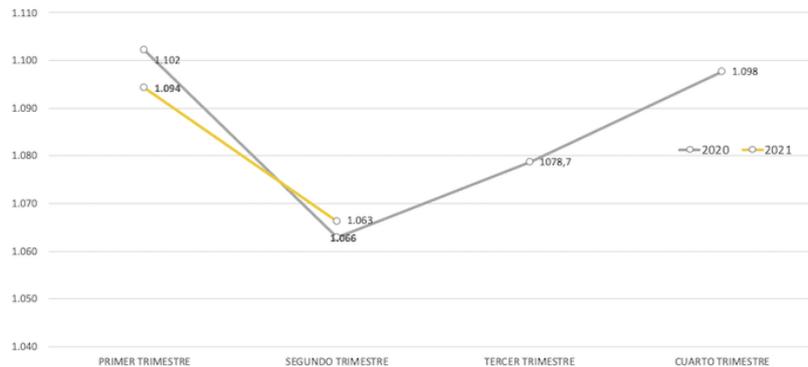
### OCUPADOS EN EL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



### PARADOS EN EL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



POBLACIÓN ACTIVA EN EL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



Con más detalle, durante el segundo trimestre de 2021, en la actividad del transporte terrestre hay 557.000 ocupados, un 4,39% menos que en el primer cuarto de 20210, así como un 0,18% menos que en el mismo trimestre de 2020

Por otra parte, en el **transporte marítimo** hay 19.800 ocupados, un 15,12% trimestral más, así como un 7,48% anual menos.

En el **transporte aéreo** se ha registrado un incremento anual en el número de ocupados del 11,48%, hasta colocarse en las 47.600 personas, aunque con un retroceso de un 6,48% en el último trimestre.

En el **sector del almacenamiento y actividades anexas al transporte**, se contabilizan 253.100 ocupados, un 12,24% más que en el mismo período de 2020, además de un 6,57% más que en el trimestre inmediatamente anterior.

Con más detalle, durante el segundo trimestre de 2021, en la actividad del transporte terrestre hay 557.000 ocupados, un 4,39% menos que en el primer cuarto de 20210, así como un 0,18% menos que en el mismo trimestre de 2020

Por otra parte, en el **transporte marítimo** hay 19.800 ocupados, un 15,12% trimestral más, así como un 7,48% anual menos.

En el **transporte aéreo** se ha registrado un incremento anual en el número de ocupados del 11,48%, hasta colocarse en las 47.600 personas, aunque con un retroceso de un 6,48% en el último trimestre.

En el **sector del almacenamiento y actividades anexas al transporte**, se contabilizan 253.100 ocupados, un 12,24% más que en el mismo período de 2020, además de un 6,57% más que en el trimestre inmediatamente anterior.

**MEDIO AMBIENTE Y NATURAL**

Cada vez existe en la sociedad una concienciación mayor sobre la importancia que tiene la protección y conservación del medio ambiente sobre nuestras vidas. En cuanto a nuestra actividad se está avanzando en la necesidad de definir una movilidad más respetuosa con el medio ambiente basada en una transición del vehículo privado hacia el transporte colectivo y un cambio hacia combustibles alternativos o menos contaminantes.

Medioambientalmente, la contribución del sector a la protección del medio ambiente y la salud es incuestionable, ya que reduce los impactos medioambientales, las emisiones de gases efecto invernadero y optimiza los recursos no renovables, especialmente los energéticos. El autobús es uno de los medios de transporte más eficiente evitando la emisión a la atmósfera de millones de toneladas de CO2 (las emisiones de CO2 por viajero del autobús son seis veces menores que el automóvil), y posibilitando un gran volumen de ahorro en consumo de combustible (los litros de combustible por viajero/km son tres veces más eficiente que en el automóvil).

Las externalidades ambientales negativas asociadas al transporte son elementos muy importantes en el presente del sector, pero especialmente en el desarrollo de un futuro sostenible para el medio ambiente y seguro para sus usuarios.

El ferrocarril es el medio de transporte, con diferencia, más eficiente energéticamente de los tres considerados en relación al transporte realizado (ferrocarril, aéreo y carretera). Si se comparan los modos terrestres, el modo ferroviario resulta 3 veces más eficiente energéticamente que la carretera en el transporte de viajeros y 4 veces más

eficiente en el transporte de mercancías. Asimismo, la eficiencia del transporte ferroviario ha ido mejorando en los últimos años, lo que también ha ocurrido en los modos carretera y aéreo. Así ha sido especialmente en el modo aéreo, que desde el año 2005 ha reducido más de un 30% su consumo por unidad de transporte, lo que evidencia la continua renovación de las flotas por las aerolíneas y los avances tecnológicos de las aeronaves, debido a que el carburante tiene un importante peso en los costes de operación. Sin embargo, el sector se encuentra en constante evolución e innovación para desarrollar vehículos con un nivel de eficiencia en cuanto al consumo cada vez menor (tecnología EURO VI en la actualidad). En 2021, para fomentar la movilidad sostenible, se pone en marcha el programa MOVES III con una mejora en dotación presupuestaria y un reparto de recursos por CC.AA. acorde al mercado de cada una de ellas y adaptado a sus necesidades, promoviendo los mecanismos necesarios para que su puesta en marcha se haga de forma homogénea en todo el territorio español.

Esta política pública de incentivo promueve la fabricación y la compra de vehículos de energías limpias, la micromovilidad, la inversión en infraestructuras para la movilidad sostenible, y el desarrollo de alianzas entre actores. Esta política esta vigente desde el 23 de julio de 2021, donde se pueden solicitar las ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos (37.081.000 €) y el desarrollo de infraestructuras de recarga (15.893.173,05 €).

En cuanto a espacios naturales protegidos y afección a la flora y fauna, se indica que las empresas del Grupo siguen y respetan las normas específicas que se han definido para proteger estos recursos naturales (por ejemplo, limitación de la velocidad en tramos de viales donde se obliga porque se discurre por entorno concreto que necesita protección).

En el caso de Samar Buil, por su ubicación en la ciudad de Zaragoza, es importante destacar el clima más extremo, con veranos calurosos e inviernos muy fríos, con temperaturas bajo cero y nevadas todos los años. Esta climatología extrema, con temperaturas muy elevadas y frías tiene una influencia importante en el rendimiento de los vehículos y en sus averías. A estos factores climatológicos hay que sumarle el viento de componente NO, característico de la región. El cierzo, que ha llegado a registrar su máximo histórico en 135 km/h, suele soplar en torno a 80-100 km/h de media, factor que también afecta en el rendimiento de los vehículos y en las averías sufridas.

En el caso del renting de vehículos cabe destacar, como bien informa la Asociación Española de renting de vehículos, los datos de las matriculaciones de vehículos registradas por las compañías de renting, al cierre de 2020, alcanzan las 209.272 unidades, lo que supone una caída del 30,91% sobre 2019, cuando se contabilizaron 302.898 unidades.

En cuanto a los resultados del mercado total en España, las matriculaciones registran un retroceso del 31,33%, con 1.028.573 unidades matriculadas en 2020.

El peso del renting en el total de las matriculaciones se sitúa en el 20,35%, mientras que, en 2019, este era del 20,22%.

El peso del renting en el acumulado de este canal de empresa se sitúa en el 39,44%, frente al 36,59%, que se registraba al cierre de 2019.

La inversión total, realizada en la adquisición de vehículos nuevos por las compañías de renting, acumulada en 2020, ha alcanzado los 4.356,10 millones de euros, un 26,74% menos que en 2019, cuando se contabilizó una inversión de 5.946,27 millones de euros.

## Matriculaciones por tipo de propulsión. Datos acumulados a diciembre de 2020

	RENTING		TOTAL MATRICULACIONES	
	Número	% s/total	Número	% s/total
Gasolina	57.975	27,70%	428.987	41,71%
Diésel	107.457	51,35%	399.045	38,80%
BEV – Eléctrico puro	4.423	2,11%	19.909	1,94%
EREV – Eléctrico autonomía extendida	0	0,00%	5	0,00%
PHEV – Híbrido enchufable gasolina	7.504	3,59%	22.139	2,15%
PHEV – Híbrido enchufable diésel	281	0,13%	1.210	0,12%
HEV – Híbrido no enchufable gasolina	19.642	9,39%	112.774	10,96%
HEV – Híbrido no enchufable diésel	9.420	4,50%	27.801	2,70%
GLP – Gas licuado petróleo	1.193	0,57%	11.423	1,11%
GNV – Gas natural vehicular	1.372	0,66%	5.273	0,51%
FCEV – Hidrógeno	5	0,00%	7	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>209.272</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.028.573</b>	<b>100,00%</b>

En 2021, según la Asociación española de Renting de vehículos, el renting incrementa sus matriculaciones un 24,64% respecto al año anterior con un total de 260.834 unidades.

En cuanto a los resultados del mercado total en España, las matriculaciones registran un incremento del 0,34%, con 1.032.100 unidades matriculadas en 2021; del mismo modo, comparando los datos con el ejercicio de 2019, la caída es del 31,08%.

El peso del renting en el total de las matriculaciones es del 25,27%, mientras que, en 2020, este era del 20,35%.

La inversión total, realizada en la adquisición de vehículos nuevos por las compañías de renting, en 2021, ha alcanzado los 5.623 millones de euros, un 29,08% más que en 2020, momento en el que se contabilizó una inversión de 4.356,10 millones de euros y un 5,44% menos que la inversión acumulada a 2019.

### Matriculaciones por tipo de propulsión. Datos acumulados a 2021

	RENTING		TOTAL MATRICULACIONES	
	Número	% s/total	Número	% s/total
Gasolina	77.833	29,85%	392.035	37,99%
Diésel	106.969	41,01%	328.889	31,87%
BEV - Eléctrico puro	5.719	2,19%	26.781	2,59%
EREV - Eléctrico autonomía extendida	0	0,00%	7	0,00%
PHEV - Híbrido enchufable gasolina	15.297	5,86%	41.128	3,98%
PHEV - Híbrido enchufable diésel	1.414	0,54%	2.166	0,21%
HEV - Híbrido no enchufable gasolina	36.575	14,02%	182.299	17,66%
HEV - Híbrido no enchufable diésel	13.689	5,25%	40.635	3,94%
GLP - Gas licuado petróleo	2.500	0,96%	15.343	1,49%
GNV - Gas natural vehicular	833	0,32%	2.808	0,27%
FCEV – Hidrógeno	5	0,00%	9	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>260.834</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.032.100</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción (IEA) de datos procedentes de la Dirección General de Tráfico.

La última actualización de la Asociación española de Renting de vehículos a fecha 2 de febrero de 2023 se llega a la conclusión de que El 38,60% de las matriculaciones del renting en enero corresponden a vehículos propulsados por energías alternativas, que superan, por primera vez, al diésel. La Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) ha publicado hoy

los datos de las matriculaciones de vehículos registradas por las compañías de renting, al cierre de enero de 2023, que se cifran en 17.587 unidades, un 58,78% más que en 2022, cuando se contabilizaron 11.076 vehículos.

En cuanto a los resultados del mercado total en España, las matriculaciones registran un incremento del 47,69%, con 75.977 unidades matriculadas en enero 2023.

El peso del renting en el total de las matriculaciones es del 23,15%, mientras que en enero 2022 era del 21,53%. El segmento de vehículos donde más representación tiene el renting es el de derivados, furgonetas y pick up, donde el sector copa el 44,64% del mercado; frente al 36,15%, de enero de 2022. El renting tiene un peso en el canal de empresa del 45,16%, mientras, en enero de 2022, representaba el 40,46%.

La inversión total, realizada en la adquisición de vehículos nuevos por las compañías de renting, en enero de 2023, ha alcanzado los 389,55 millones de euros, un 62,31% más que en enero de 2022, cuando se contabilizó una inversión de 240 millones de euros.

#### Matriculaciones por tipo de propulsión. Datos acumulados enero 2023

	RENTING		TOTAL MATRICULACIONES	
	Número	% s/total	Número	% s/total
Gasolina	4.231	24,06%	26.295	34,62%
Diésel	6.567	37,33%	18.764	24,70%
BEV - Eléctrico puro	894	5,08%	3.846	5,06%
EREV - Eléctrico autonomía extendida	0	0,00%	2	0,00%
PHEV - Híbrido enchufable gasolina	1.075	6,11%	3.977	5,23%
PHEV - Híbrido enchufable diésel	73	0,42%	144	0,19%
HEV - Híbrido no enchufable gasolina	3.642	20,71%	18.397	24,21%
HEV - Híbrido no enchufable diésel	993	5,65%	2.604	3,43%
GLP - Gas licuado petróleo	112	0,64%	1.810	2,38%
GNV - Gas natural vehicular	0	0,00%	138	0,18%
FCEV – Hidrógeno	0	0,00%	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>17.587</b>	<b>100,00%</b>	<b>75.977</b>	<b>100,00%</b>

Por otro lado, respecto a los autobuses eléctricos, un informe de Transport&Environment (T&E) pone de manifiesta la **escasa introducción de los autobuses eléctricos en el mercado español**. En nuestro país tan solo el 4% de los autobuses son cero emisiones, mientras que en otras regiones como Países Bajos la tasa de penetración supera el 80%

Un análisis de la asociación europea revela que las matriculaciones de nuevos **autobuses urbanos de cero emisiones** en España se han reducido a más de la mitad (del 8,5% al 4% en 2020 con respecto al 2019).

#### ENTORNO ECONÓMICO

Desde el punto de vista de eficiencia económica, el transporte en autobús es el modo más eficiente tanto en términos de costes de producción como de requisitos en términos de inversiones en infraestructuras, siendo el sector una fuente importante de actividad económica y creación de empleo.

Al tratarse de una fuente de creación de empleo, debemos asegurar los lugares de trabajo, para prevenir accidentes que pudieran afectar a la salud de los empleados.

El autobús es el medio de transporte socialmente más eficiente al generar las menores externalidades negativas, alcanzando un ahorro considerable de millones de euros en términos de menores costes externos, evitando la emisión a la atmósfera de millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, y posibilitando un gran volumen de ahorro en consumo de combustible. Es tres veces más eficiente que el vehículo privado en términos de litros de combustible por viajero/kilómetro transportado.

Cabe destacar que debido al Confinamiento y a las medidas adoptadas por el Gobierno, para frenar el Coronavirus, el sector del transporte ha sido afectado de manera directa. A pesar de que el año 2020 arrancó con un crecimiento generalizado del uso del transporte público en prácticamente en la mayoría de las ciudades españolas, a partir del 9 de marzo, la tendencia cambió radicalmente y a partir del 11 de marzo, los datos cayeron en picado.

En el caso concreto de Madrid, la ciudad más afectada actualmente en España, el pasado 7 de marzo de 2020 el uso del transporte público todavía mostraba un crecimiento del 6,5%. A partir del 11 de marzo comenzó la tendencia negativa con una tímida reducción del 3,2%. 11 días después, el uso de la red madrileña mostraba ya una reducción del 82,5% con relación al promedio de meses anteriores.

	<p>En Madrid desde el comienzo del estado de alarma se ha dado una reducción drástica de trayectos. Tanto de autobuses urbanos e interurbanos, trenes de cercanías o metro. Además, se han tomado ciertas medidas como restringir el pago en efectivo con la finalidad de evitar la transmisión del coronavirus.</p> <p>Ya no solo se ha restringido la actividad de estos transportes. El gobierno también ha hecho una petición a los ciudadanos para que eviten tomar el transporte público siempre que sea posible. Los números generales de uso han bajado hasta en un 84%, y no parecen haber sido sustituidos por otros tipos de transporte.</p> <p>Esta obligada bajada ha afectó de forma dispar a cada uno de los medios de transporte. Los autobuses llegaron a hacer rutas completas sin recoger ni un solo pasajero, sobre todo los que comunican municipios de la periferia.</p> <p>La actividad económica del sector transporte se vio levemente impulsada, aunque sin alcanzar valores previos ante la mejora de la situación COVID-19, y el aumento de la tranquilidad en gran parte de la población.</p> <p>Actualmente, las medidas contra el covid-19 son menos estrictas, pudiendo volver a utilizar la 100% del aforo en los autobuses, por lo que la población está volviendo a usarlos con mayor frecuencia diariamente. Además, al no ser obligatoria la mascarilla en muchos espacios cerrados, además de en exteriores, genera una sensación de más seguridad, aunque en el transporte público se deba seguir utilizando.</p> <p>La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) ha recuperado sus cifras de viajeros con respecto al año 2020 marcado por la pandemia del coronavirus, con cerca de 300 millones de viajeros en el año 2021, una cifra que refleja la recuperación de la demanda a lo largo del año, "especialmente notoria" en los meses de primavera.</p> <p>Según ha señalado el Ayuntamiento de Madrid en un comunicado, la relajación de las restricciones impuestas por la pandemia marcó "una línea ascendente" en el número de viajeros en el pasado año, donde las líneas más fuertes de la red municipal continúan siendo la 34, 70, 27, C1 y C2.</p> <p>En concreto, fueron las relajaciones paulatinas de las restricciones las que se vieron plasmadas en los números ya en marzo de 2021, marcando el comienzo de la línea ascendente de demanda de viajeros. De la tónica del año, solo se desmarcó enero, un mes algo excepcional por las consecuencias que tuvo en Madrid el temporal de nieve, Filomena, para la movilidad entre los días 9 y 20 de enero.</p> <p>A partir de marzo, la demanda se mostró ascendente y se mantuvo más o menos estable en adelante, siendo los meses de otoño los más fuertes en número de viajeros transportados. Este tirón de la demanda fue algo menor en el mes de diciembre, para cerrar el año. Fuente: <a href="https://www.telemadrid.es/noticias/madrid/EMT-recupera-cifra-viajeros-millones-0-2412958694--20220109022039.html">https://www.telemadrid.es/noticias/madrid/EMT-recupera-cifra-viajeros-millones-0-2412958694--20220109022039.html</a></p> <p>Durante el final del 2022 y el 2023 se han implementado medidas que permiten el aumento del uso del transporte público, lo que conlleva una mejora económica para la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La reducción del coste de los abonos de para el transporte público en la comunidad de Madrid. Este punto es muy beneficioso para la organización ya que la mayoría del servicio que realiza la empresa se encuentran en esta comunidad.</li> <li>- La eliminación del uso de mascarillas en el 2023. Este punto era algo preocupante para la sociedad, e incluso molesto, por lo que también afectaba en la decisión de utilizar el servicio de autobuses. Además, también ha reducido los conflictos continuos con los usuarios y los conductores.</li> </ul>
<p><b>ENTORNO SOCIAL</b></p>	<p>De acuerdo con los datos proporcionados por la Encuesta de Población Activa, 2019 es el sexto año consecutivo con crecimiento del empleo en el sector "Transporte y Almacenamiento", al registrarse una tasa de crecimiento del +5,1%, superior a la experimentada por el conjunto de la economía española (+2,3%). Este crecimiento fue homogéneo en todos los subsectores, con la excepción del transporte marítimo y por vías navegables interiores. Si se focaliza el análisis para los dos principales subsectores, se observa que el "Transporte Terrestre y por Tubería" aglutina el 60,0% de los ocupados en el sector y experimentó en 2019 un crecimiento del +4,9%, mientras que por su parte, el "Almacenamiento y Actividades Anexas" creció con una tasa interanual más moderada (+0,9%), si bien su peso sobre el total de ocupados del sector es sensiblemente menor (21,4%).</p> <p>Por su parte, el total de afiliados a la Seguridad Social en el sector "Transporte y Almacenamiento" en 2019 fue de 959.052, un +3,6% más respecto al año anterior. Cabe destacar que, a pesar del crecimiento del número de trabajadores autónomos en 2019, la cuota continúa reduciéndose por sexto año consecutivo situándose en un 21,1% del sector sin tener en cuenta las actividades postales.</p>

Respecto a la calidad del empleo, en el sector transporte los salarios son, por lo general, más altos que la media en el sector servicios y en la economía. Lo mismo ocurre con la productividad, la cual ha aumentado considerablemente los últimos años. No obstante, esto no es homogéneo en todos los subsectores, ya que el “Transporte Terrestre y por Tubería” sigue presentando salarios bajos y productividades medias. Por su parte, el coste laboral neto por empleado en el sector experimentó un incremento en 2019 del +2,4% situándose en 32.591 Euros.

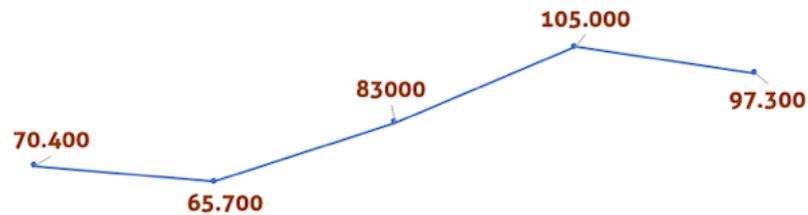
En el tercer trimestre de 2020, la logística y el transporte alcanzó un total de 981.400 ocupados, lo que implica un descenso anual de un 4,54%, aunque, al mismo tiempo, un incremento de un 2,46% trimestral, según los datos recogidos en la última Encuesta de Población Activa elaborada por INE.

Por otro lado, durante el tercer trimestre de 2020, el sector del transporte y almacenamiento contaba con un total de 97.300 parados, un 38,21% más que en el mismo trimestre de 2019, pero un 7,33% menos que en el primer cuarto de este mismo ejercicio.

Así mismo, el sector español de transporte y almacenamiento cuenta en el segundo cuarto de este mismo ejercicio con una **población activa total de 1.078.700 personas**, un 1,47% más que en el segundo trimestre de este año, aunque un 1,8% menos que en el mismo cuarto de 2019.

Como en trimestres anteriores, el impacto de la crisis sanitaria tiene un reflejo heterogéneo en el sector logístico, con los **segmentos de almacenamiento y actividades postales** como los que mejor están capeando el temporal.

**Evolución en el número de parados en el transporte y almacenamiento**



Tercer Trim 2019   Cuarto Trim 2019   Primer Trim 2020   Segundo Trim 2020   Tercer Trim 2020

Fuente: INE

Con más detalle, en la actividad del transporte terrestre hay 546.900 ocupados, un 8,8% menos que en el segundo cuarto de 2020, así como un 1,99% menos que en el mismo trimestre del año pasado.

Por otra parte, en el transporte marítimo hay 26.700 ocupados, un 24,77% trimestral más, así como un 4,3% anual más.

En el transporte aéreo se ha registrado un descenso anual en el número de ocupados del 29,56%, hasta colocarse en las 39.800 personas, así como con un descenso de un 6,79% en el último trimestre.

En el sector del almacenamiento y actividades anexas al transporte, se contabilizan 238.700 ocupados, un 4,78% más que en el mismo período de 2019, además de un 5,85% más que en el trimestre inmediatamente anterior.

Por otra parte, en las actividades postales y de correo se ha producido un incremento anual en la cifra de ocupados de un 9,03%, hasta las 129.200 personas, con un incremento de un 17,24% entre el segundo y el tercer cuarto de 2020.

Evolución en el número de asalariados en el transporte y almacenamiento



Fuente: INE

El mercado laboral en 2021 cerró el 4º trimestre con un total de 1.130.100 personas, de los que 898.800 son hombres (el 79% del total) y 231.200 mujeres (el 21% restante). La Logística representó el 5% de todos los activos de la economía. No obstante, la población activa en el sector Logística, entre el 1º trimestre de 2020 y el 4º trimestre de 2021, ha aumentado un 2,5% (28.000 personas), siendo el aumento de los hombres un 2,9% (25.300 más) y de un 1,3% entre las mujeres (2.700 más). Este crecimiento de la actividad en el sector contrasta con los resultados inferiores alcanzados por la población activa de toda la economía, 1,3% en el mismo período.

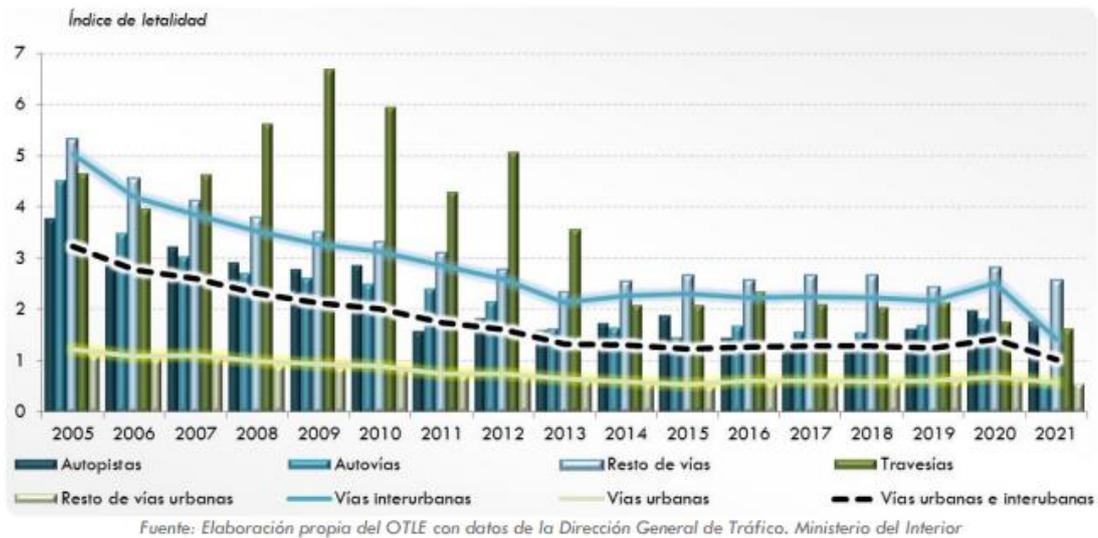
Respecto a la población ocupada, el nivel de empleo en el sector Logística medido en el 4º trimestre de 2021 alcanzó un total de 1.078.200 personas, registrando un intenso crecimiento con respecto al trimestre anterior. Al igual que con la población activa, la participación de hombres en la ocupación total alcanzó un 79,6% del total (859.800 personas) y las mujeres el 20,4% restante (219.300).

De modo que el empleo en el sector aumentó en el período objeto de análisis un 5,8%, una tasa por encima de lo que lo hizo la población activa. Con ello, 59.100 personas encontraron un puesto de trabajo en Logística desde el 1º trimestre de 2020.

Finalmente, la población en desempleo llegó a un nivel de desempleo en el 4º trimestre de 2021 se situó en 51.900 personas, todo un éxito para el sector de la Logística. La evolución de las tendencias en la actividad y la ocupación ha hecho que la población desempleada en el sector disminuyera intensamente, un -37,5% (alrededor de 31.100 personas) en el período objeto de análisis, hasta situar la tasa de paro en un 4,6% en el 4º trimestre de 2021, casi la mitad que la tasa existente en el 1º trimestre de 2020. Y, desde luego, a gran distancia de la tasa general de desempleo del 13,3% para el conjunto de la economía. Fuente: <https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/3424798/analisis-mercado-laboral-sector-logistico-datos-epa>

## SEGURIDAD

Según el Informe Anual del Observatorio de Transporte las vías interurbanas presentan una mayor letalidad que las urbanas, como consecuencia, entre otros factores, de la mayor velocidad a la que se circula por dichas vías. Como ocurre con el índice de mortalidad, el índice de letalidad también es mayor en las carreteras convencionales. Al respecto de las vías urbanas, las travesías cuentan con un mayor índice de letalidad, que es incluso superior al de las vías interurbanas de gran capacidad (autopistas y autovías). • Todos los índices por tipo de vía han mantenido una tendencia estable desde 2014, después de un descenso significativo en el periodo 2005-2014. Tras el repunte sufrido en 2020 (posiblemente relacionado con la mayor presión en el sistema sanitario durante la pandemia del COVID-19), en 2021 el índice de letalidad ha descendido principalmente en las autovías.



En el ámbito de la seguridad, el sector está evolucionado y desarrollando tecnología específica para mejorar la seguridad de los vehículos. Además, de las medidas tecnológicas que poseen los vehículos (ayuda en la conducción, frenado, etc.) los vehículos que hacen este tipo de servicios están mejorando en la incorporación de un alcoholímetro incorporado a sistema de arranque del autobús por lo que, si el conductor no se encuentra en condiciones, este no arranca.

Adicionalmente y a nivel general en el ámbito de la seguridad, las tendencias actuales no buscan exclusivamente disponer de los mejores medios físicos y técnicos para consolidar la seguridad de los ciudadanos, si no que amplían el enfoque de la seguridad a la gestión integral de las posibles emergencias, desde el establecimiento de planes de gestión, hasta la coordinación entre los diferentes actores implicados en dichas emergencias (ya sean administración, empresas, asociaciones, cuerpos de seguridad, etc.). España es uno de los países con menos muertes por accidente de tráfico en la Unión europea.

Desde GRUPO SAMAR, somos conscientes del Riesgo que puede suponer nuestra actividad. Es por ello, que hacemos todo lo posible por evitar los riesgos, y en el caso de que ocurrieran disminuirlos en la medida de lo posible. Para ello, ponemos a disposición de nuestros empleados el material necesario para realizar su actividad evitando cualquier tipo de riesgo.

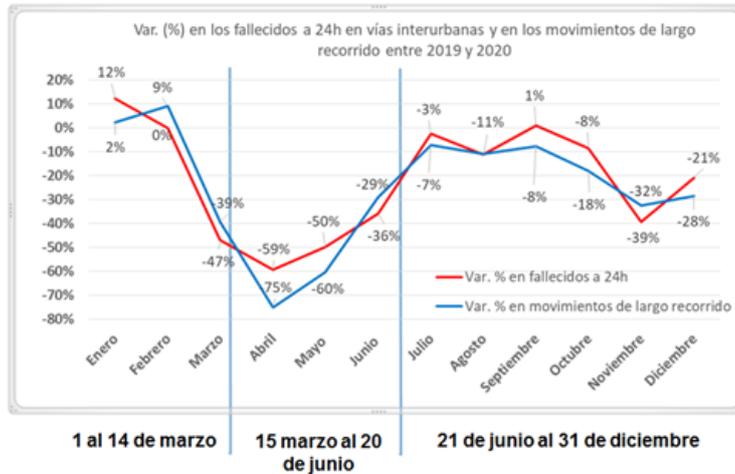
Según informa la DGT, durante el año 2020 se han producido en las vías interurbanas 797 accidentes mortales en los que han fallecido 870 personas y otras 3.463 requirieron ingreso hospitalario, lo que supone un descenso de un 21 por ciento en el número de accidentes y fallecidos (-213 accidentes y -231 fallecidos) y un descenso del 22 por ciento en heridos graves (-970).

Es la cifra de fallecidos más baja de la historia y la primera vez que el número de fallecidos en vías interurbanas es menor de 1.000, un hecho que hay que encuadrar en el contexto de la pandemia del COVID-19 y las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar su propagación, que han reducido los desplazamientos un 25 por ciento y por consiguiente la siniestralidad vial.

Durante 2020 se han producido 321 millones de desplazamientos de largo recorrido, lo que supone una reducción de un 25 por ciento respecto del año anterior, es decir, 106 millones movimientos por carretera menos.

Este descenso ha sido mayor en fines de semana (-35,5%) que durante los días laborables (-20,8%) y en vehículos ligeros (-29,40%) que en vehículos pesados (-2,6%), ya que estos últimos han seguido abasteciendo a toda la población incluso durante el periodo más duro del confinamiento.

Como se puede apreciar en la siguiente gráfica las cifras de fallecidos y de la movilidad han seguido un comportamiento similar:



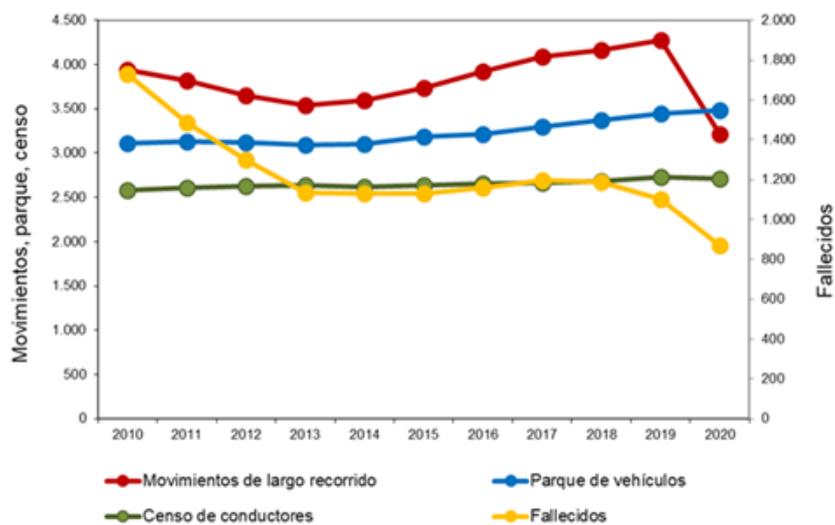
Desde marzo (incluido), descienden los fallecidos todos los meses excepto septiembre (+1%). Los máximos descensos en las cifras de fallecidos se registraron en abril (-59%) y mayo (-50%), de manera equivalente a los mayores descensos en movilidad del año (-75%, y -60%, respectivamente).

Los menores descensos en cuanto al número de fallecidos se produjeron en julio (-3%), agosto (-11%), y octubre (-8%).

El parque de vehículos ha aumentado un 1% llegando a los 34,8 millones de vehículos y el censo de conductores se ha reducido un 0,7 quedando en 27,1 millones de conductores.

Entre 2010 y 2020, el número de fallecidos ha disminuido un 49,7 por ciento. En el mismo periodo, el número de movimientos de largo recorrido ha disminuido un 18,5 por ciento, mientras que el parque de vehículos y el censo de conductores han aumentado un 11,9 y un 5,2 por ciento, respectivamente.

Evolución movimientos de largo recorrido, parque de vehículos, censo de conductores y fallecidos en vías interurbanas. 2010 – 2020



Por medio de desplazamiento, son los usuarios vulnerables los que mayor descenso registran en este 2020 con un 29 por ciento comparado con el descenso medio del 21 por ciento de los fallecidos. Los motoristas han reducido su siniestralidad un 34 por ciento, con 189 fallecidos, 97 menos que en 2019.

Destaca también un único fallecido en autocar, lo que confirma la seguridad del transporte de viajeros por carretera en nuestro país.

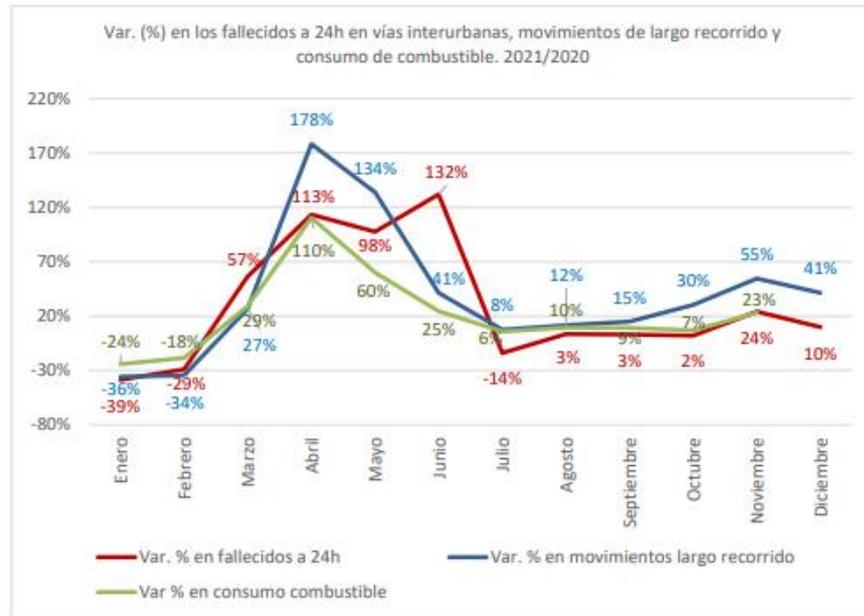
Durante el primer estado de alarma, los camiones de más de 3.500 kg fueron el único medio de transporte en el que aumentó su siniestralidad en carretera (18 fallecidos en 2020, frente a 11 en 2019), y pasaron de representar el 3% del total de fallecidos en vías interurbanas entre el 1 de enero y el 14 de marzo al 15% durante el estado de alarma.

Medio de desplazamiento	Fallecidos				
	2019	2020	Dif. 2020/2019	Var. % 2020/2019	Dist. % 2020
Peatón	118	92	-26		11%
Bicicleta	40	36	-4		4%
Ciclomotor	19	16	-3		2%
Motocicleta	267	173	-94	-35%	20%
Vulnerables	444	317	-127	-29%	36%
Turismo	508	430	-78	-15%	49%
Furgoneta	71	45	-26		5%
Camión hasta 3.500 kg	6	2	-4		0%
Camión más 3.500 kg	52	44	-8		5%
Autobús	0	1	1		0%
Otro vehículo	20	31	11		4%
<b>Total</b>	<b>1.101</b>	<b>870</b>	<b>-231</b>	<b>-21%</b>	<b>100%</b>

A continuación, se resumen las principales cifras referidas a los fallecidos y heridos hospitalizados a 24h en vías interurbanas en 2021:

- Ha habido 1.004 personas fallecidas y 3.728 personas hospitalizadas. Se trata, en ambos casos, del segundo valor más bajo de la serie histórica, después del de 2020. o La cifra de personas fallecidas supone un incremento del 15% respecto a 2020 (130 personas fallecidas más) y un descenso del 9% respecto a 2019 (97 personas fallecidas menos). o La cifra de personas hospitalizadas supone un incremento del 7% respecto a 2020 y un descenso del 16% respecto a 2019.
- En 2021, se registraron 42 días sin fallecimientos, frente a 58 en 2020 y 30 en 2019. El promedio diario de personas fallecidas fue de 2,8, frente a 3 en 2019 y 2,4 en 2020.
- En el año 2021, el número de movimientos de largo recorrido ha sido un 23% superior al registrado en 2020 y un 8% inferior al de 2019. En el conjunto del año, se ha producido por tanto una recuperación de la movilidad, aunque sin llegar a los valores de 2019.

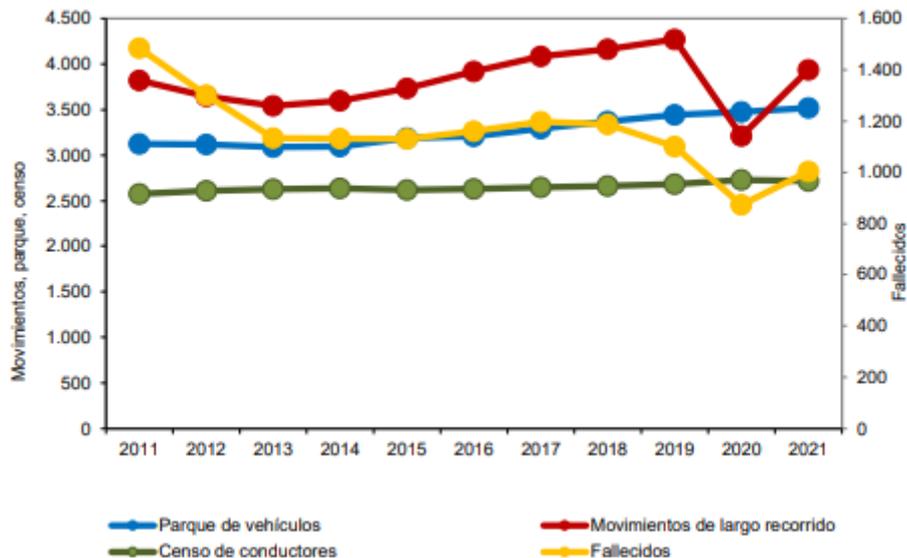
En el siguiente gráfico, se muestran las variaciones de fallecidos en 24h junto con los desplazamientos de largo recorrido y el consumo de combustible. Ignorando esta última variable, de nuevo las gráficas de fallecidos y los movimientos de largo recorrido siguen un mismo patrón:



Comparado con la gráfica de 2020, los accidentes en carretera han aumentado principalmente en los meses de abril mayo y junio con porcentajes de 113, 98 y 132% respectivamente. Además, la mayoría de meses se encuentran con porcentajes positivos (a excepción de enero y febrero) mientras que, la gráfica del año 2019/2020 presenta porcentajes negativos en todos los meses menos en enero y febrero.

El parque de vehículos ha aumentado un 1,24% respecto al año 2020, llegando a lo 35,2 millones de vehículos, y el censo de conductores ha aumentado un 0,42% respecto del 2020, alcanzando 27,3 millones de conductores.

En el siguiente grafico se representan la evolución de movimientos de largo recorrido, parque de vehículos, censo de conductores y fallecidos en vías interurbanas en el periodo 2011- 2021.

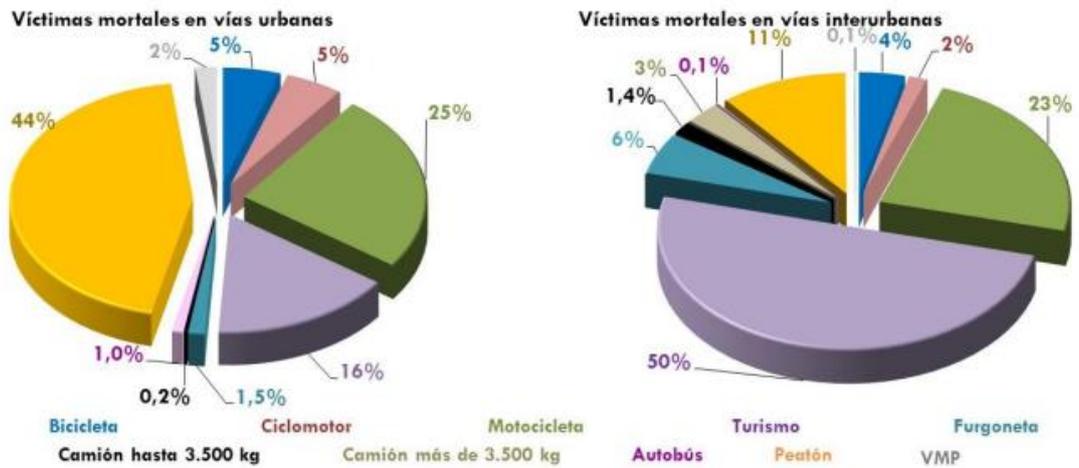


Si siguiendo con el análisis de siniestralidad en carretera, se analizan los fallecidos según el medio de transporte utilizado. El resultado para 2021 se muestra en la siguiente tabla:

Medio de desplazamiento	Fallecidos 24h				
	2020	2021	Dif. 2021/2020	Var% 2021/2020	Dist. % 2021
Peatón	99	110	11	11%	11%
Bicicleta	37	31	-6		3%
VMP	1	1	0		0%
Ciclomotor	16	13	-3		1%
Motocicleta	175	228	53	30%	23%
Vulnerables	328	383	55	17%	38%
Turismo	431	484	53	12%	48%
Furgoneta	46	60	14		6%
Camión hasta 3.500 kg	2	14	12		1%
Camión más 3.500 kg	43	33	-10		3%
Autobús	1	1	0		0%
Otro vehículo	23	29	6		3%
<b>Total</b>	<b>874</b>	<b>1004</b>	<b>130</b>	<b>15%</b>	<b>100%</b>

Por otro lado, el análisis que se obtiene a través del OTLE, se refleja en los siguientes datos:

**Gráfico 180. Distribución de las víctimas mortales por carretera por ámbito y tipo de vehículo. 2021**



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Y en números se refleja en la siguiente tabla:

**Tabla 62. Número de víctimas mortales e índice de mortalidad por tipo de vehículo en vías interurbanas. 2020-2021**

	2020	2021	Var. 2021-2020
<b>Número de víctimas mortales en vías interurbanas</b>			
Matocicletas	192	255	+32,8 %
Turismos	480	545	+13,5 %
Furgonetas	50	61	+22,0 %
Camiones	46	48	+4,3 %
Autobuses	1	1	+0,0 %
<b>Índice de mortalidad (IM) en vías interurbanas</b>			
Matocicletas	8,17	7,03	-14,0 %
Turismos	0,30	0,29	-5,4 %
Furgonetas	0,53	0,36	-32,3 %
Camiones	0,19	0,17	-8,4 %
Autobuses	0,11	0,09	-22,0 %

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior

Se observa claramente que el autobús es el medio de transporte más seguro y con la segunda mayor disminución de la tabla después de las furgonetas. En las vías interurbanas, son los autobuses los que presentan un índice de mortalidad más bajo y, por tanto, son el medio más seguro en el transporte interurbano por carretera, mientras que la motocicleta es el medio con mayor probabilidad de presentar una víctima mortal, como puede verse en la siguiente tabla.

Se llega a las siguientes conclusiones:

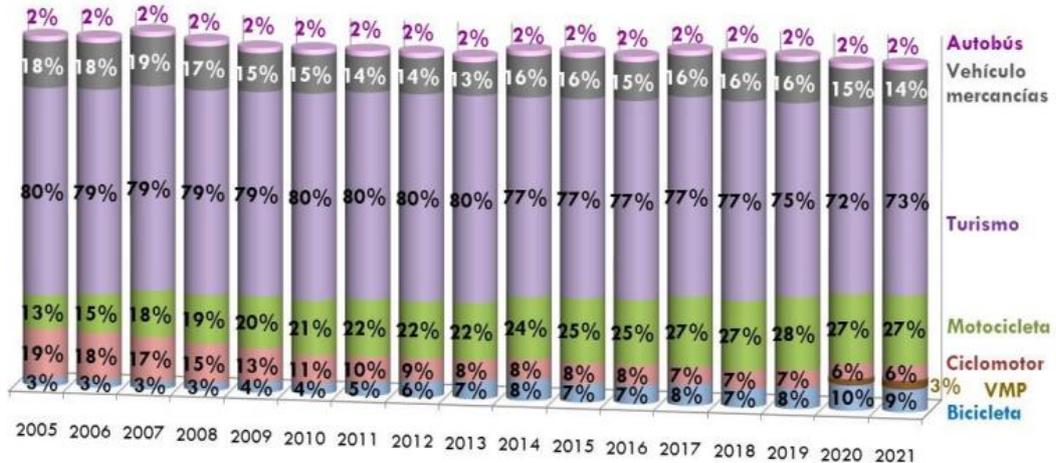
- Los medios de transporte que más contaminan son la motocicleta, los vulnerables, los turismos, furgonetas y camiones de más de 3.500 kg.
- Los peatones también han aumentado un 11% su siniestralidad.
- Los autobuses se mantienen con un solo fallecido, igual que en 2020, demostrando ser de los medios de transporte más seguros en carretera actualmente.

En general la siniestralidad ha aumentado considerablemente respecto al año 2020.

FUENTE: DGT: [https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/Images/notas-de-prensa/2022/los-accidentes-de-trafico-se-cobraron-la-vida-de-1.004-personas-el-pasado-ano/Informe-Siniestralidad-mortal-a-24h-en-2021\\_interurbana-ok.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/Images/notas-de-prensa/2022/los-accidentes-de-trafico-se-cobraron-la-vida-de-1.004-personas-el-pasado-ano/Informe-Siniestralidad-mortal-a-24h-en-2021_interurbana-ok.pdf)

Con la nueva actualización del Informe Anual del Observatorio del Transporte y La Logística en España, se puede categorizar a los accidentes con víctimas según los distintos tipos de vehículos implicados, se muestra en el siguiente gráfico que 2021 mantiene un comportamiento similar al del año anterior. La contribución de los turismos que sigue presentando una de las cifras más bajas (1%) de la serie analizada, aunque continúa siendo la tipología de vehículo con la mayor participación en accidentes con víctimas. También el vehículo de mercancías mantiene una de las contribuciones más bajas (14%) del periodo analizado.

**Gráfico 174. Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado<sup>72</sup>). 2005-2021**



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior

Teniendo en cuenta esta tabla, se puede hacer un análisis de cómo ha cambiado respecto al año 2020. Se observa la siguiente tabla en la que se relaciona los vehículos implicados con víctimas interurbanas y la relación por 100 millones de vehículos/km:

**Tabla 60. Número de vehículos implicados en accidentes con víctimas en el ámbito interurbano e índice por vehículo-kilómetro<sup>73</sup> de cada vehículo. 2020-2021**

	2020	2021	Var. 2021-20
<b>Vehículos implicados en accidentes con víctimas interurbanas</b>			
Motocicletas	4.974	5.652	+13,6 %
Turismos	20.065	24.775	+23,5 %
Furgonetas	3.037	3.264	+7,5 %
Camiones	2.557	3.128	+22,3 %
Autobuses	138	165	+19,6 %
<b>Vehículos implicados en accidentes con víctimas interurbanas por 100 millones de vehículos-km</b>			
Motocicletas	211,7	155,7	-26,4 %
Turismos	12,7	13,0	+2,9 %
Furgonetas	32,2	19,2	-40,4 %
Camiones	10,3	11,1	+7,4 %
Autobuses	15,3	14,3	-6,7 %

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la Dirección General de Tráfico y de la Dirección General de Carreteras. Ministerio del Interior y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

En esta tabla se observa que el autobús es el único que ha reducido el número de accidentes por cada 100 millones de vehículos/km. Con una variación entre el 2020 y el 2021 del -6,7%.

**EFICIENCIA ENERGÉTICA**

El Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020 constituye el marco general de las políticas de eficiencia energética en España. Este Plan es el segundo Plan de Acción requerido por la Directiva 2012/27/UE y el cuarto (NEEAP4), según lo dispuesto en el artículo 14 de la Directiva 2006/32/CE, de 5 de abril de 2006, sobre la eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos. Con ello se da continuidad a los Planes de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012 (E4), así como a los posteriores Planes de Acción, 2011-2020 (NEEAP2) y 2014-2020 (NEEAP3). El Plan integra un amplio número de instrumentos y medidas para cumplir con los objetivos energéticos asumidos por España en relación a los artículos 3 y 7 de la citada Directiva. A nivel sectorial, destacan el transporte y los edificios como destinatarios del mayor número de medidas. En cuanto al sector transporte destacan las actuaciones orientadas a la movilidad sostenible y alternativa.

**TENDENCIAS DE CONSUMO ENERGÉTICO EN ESPAÑA**

Después de una caída del 3,5% en 2020, se espera que el consumo de energía repunte en 2021 con un crecimiento del 4,1%. Debido a los confinamientos, las emisiones de CO<sub>2</sub> disminuyeron un 5,2% en 2020. Las previsiones para 2021 prevén que el nivel de emisiones seguirá siendo inferior al de 2019.

## LA POLÍTICA ENERGÉTICA EN ESPAÑA

La política energética en España persigue la transición hacia un modelo energético más sostenible y competitivo, en el que las energías renovables cobren mayor protagonismo en la cobertura de una demanda energética más moderada gracias a la implementación de medidas de ahorro y eficiencia energética.

Siguiendo el camino hacia esa transición en las energías renovables, entre los objetivos planteados en el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)** de 2021-2030, se establecen la reducción de emisiones, incrementar el uso de **energías renovables**, y una mejora en la eficiencia energética.

De hecho, la publicación del **BOE** en enero de este año, ya mencionaba una resolución de la dirección general de calidad y evaluación ambiental, haciendo referencia a la declaración estratégica de ambiente de este PNIEC.

Este proyecto es la planificación del Gobierno para alcanzar los objetivos de la **Unión Europea** en cuanto a política energética y climática en 2030. Algunos de ellos, en concreto, serían:

- Uno de los más importantes es alcanzar un **32% de energía renovable** frente al consumo total de energía
- **Reducir** las emisiones un **40%** respecto a 1990
- Mejorar un **32,5%** la **eficiencia** energética
- Alcanzar una **interconexión eléctrica** entre los Estados miembros de un **15%**

Se espera que a partir de 2030 estos porcentajes sigan incrementándose, reduciendo cada vez más las emisiones de gases y apostando por los sistemas eléctricos 100% renovables.

En la última década España, prácticamente, ha duplicado su contribución de energías renovables al consumo final bruto de energía, ascendiendo dicha cuota al 17,3% en 2016. De mantenerse esta tendencia, cabe prever el cumplimiento del objetivo establecido por la Directiva 2009/28/CE para España en cuanto a la aportación de las energías renovables al consumo final bruto de energía.

## EFICIENCIA ENERGETICA EN EL TRANSPORTE

El transporte mantiene su protagonismo en el reparto sectorial de la demanda de energía final de España, con una participación del 42,3% en 2016. En 2020 su consumo ha aumentado un 4,2%, alcanzando un valor de 34.821 ktep. Con ello se consolida el cambio de tendencia iniciado en 2014, tras seis años de retroceso continuo de la demanda, a un ritmo medio anual del 4,7%.

Este aumento del consumo se explica por el incremento de la demanda de productos petrolíferos (+4,0%) donde se concentra el 94,5% del consumo de este sector. Igualmente, ha crecido la demanda asociada al gas natural (+5,3%) y a los biocarburantes (+13,7%), mientras que la demanda eléctrica se ha reducido un 3,5%, si bien la electricidad sólo alcanza el 1,3% de la demanda en este sector.

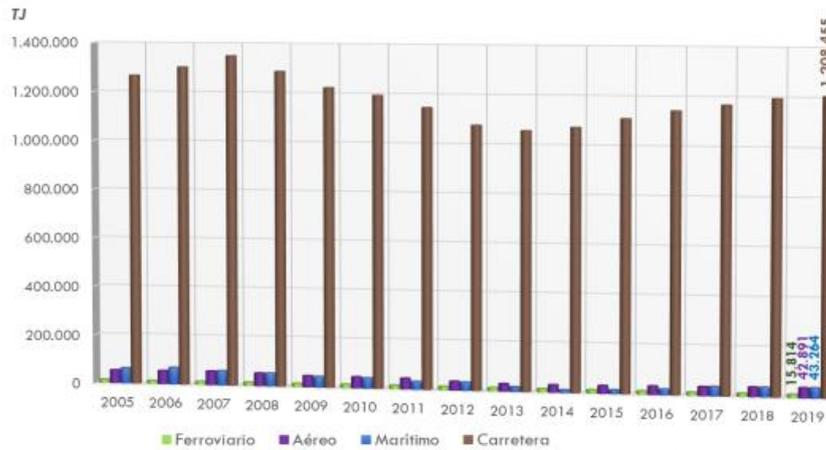
Durante los últimos años, se constata un uso progresivo de los propulsores alternativos (biocarburantes, gas natural, electricidad) en el transporte, que suponen ya un 5,5% de la demanda, con un claro dominio de los biocarburantes.

En los próximos años se espera un mayor avance bajo el impulso de la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para propulsores alternativos, transpuesta en España a través del Marco de Acción Nacional de combustibles alternativos en el transporte (MAN) y del Real Decreto 639/2016 sobre infraestructura de combustibles alternativos. Con ello se pretende dinamizar el mercado de vehículos y combustibles alternativos en España, contribuyendo a los objetivos establecidos por las Directivas 2012/27/UE y 2009/28/UE en este sector.

En 2019, los datos de consumo de energía final en el transporte indican que el modo que más peso tiene con gran diferencia es la carretera, responsable de más del 92 % del consumo de energía final en el sector. Así, el consumo total de este modo durante 2019 fue de 1.208.455 TeraJulios (TJ), frente a los 1.310.424 TJ que componen el total del transporte nacional. En la tabla siguiente se muestra la evolución de los consumos de cada modo de transporte en los últimos 6 años.

Analizando la serie histórica, se observa que desde 2008, año de inicio de la crisis económica, el consumo de energía final del sector transporte se ha reducido considerablemente, pasando de 1.485.125 TJ en 2007 a 1.310.424 TJ en 2019, lo que supone una reducción del -11,8 % en 12 años

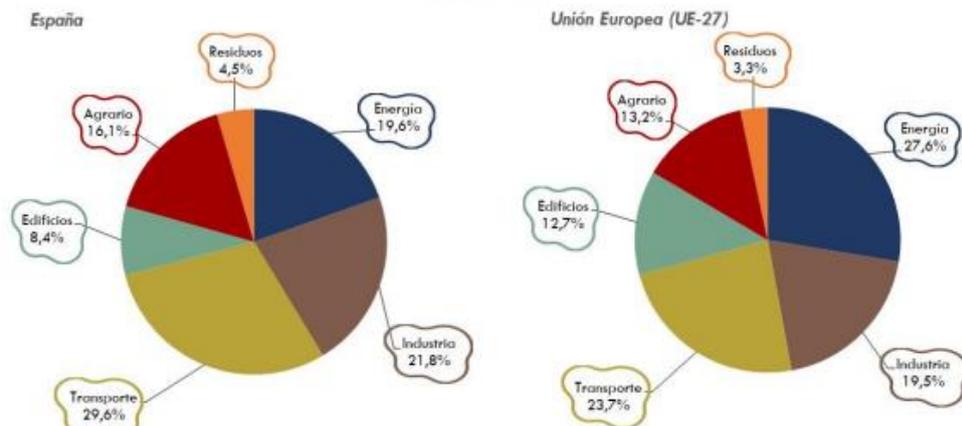
**Gráfico 212. Consumo energético del sector transporte (TJ). 2005-2019**



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos del Sistema Español de Inventario de Proyecciones de Emisiones a la Atmósfera de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) y el informe "Los Transportes y las Infraestructuras" (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

La carretera, con diferencia el modo mayoritario en consumo energético global, ha visto reducido su consumo de energía final en un -6,3 % desde el año 2008, razón principal por la que se experimenta un importante decrecimiento global en el consumo total del transporte desde dicho año. Al mismo tiempo, el ligero crecimiento observado desde 2014 es en gran parte responsable del reflejo de esta tendencia en el consumo global del transporte las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte presentan en España un mayor peso relativo que la media de la Unión Europea (un 29,6 % frente a un 23,7 %). La media europea indica que las emisiones por el transporte están aproximadamente 4 puntos porcentuales por debajo de las emisiones de la industria energética, mientras que en España la cuota del transporte es 10 puntos superior a la de la industria energética. Desde 2009 se empieza a observar que, algunos años, las emisiones de GEI del transporte en España son muy superiores a las del sector energético, hecho que no se ha dado en el conjunto de la UE-27 desde que se contabilizan las emisiones.

**Gráfico 221. Emisiones de GEI procedentes del transporte en relación con otros sectores. España y Unión Europea (UE-27). 2019**



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Eurostat

## 3.2 Contexto interno

CONTEXTO	ANÁLISIS						
<p><b>DESEMPEÑO DE LA ORGANIZACIÓN</b></p>	<p>La actividad del grupo se divide principalmente en 4 servicios principales: servicios regulares (asociados a concesiones), servicios discrecionales, servicios regular especial (empresas y colegios) y alquiler de vehículos.</p> <p><u>CONCESIONES</u></p> <p><b>C. DE MADRID</b> El G. Samar en la Comunidad de Madrid por medio de la empresa LA VELOZ dispone de una concesión VCM-301.</p> <p>La Valoración Global obtenida por la concesión VCM-301 se considerándose satisfactoria, aunque sigue siendo algo inferior a la valoración recibida por el global de la red según datos recogidos por el CRTM.</p> <p><b>C. DE ARAGÓN</b> También se dispone de una concesión en Aragón, Zaragoza - Muniesa- Torremedina VDA-073, operada por la empresa del grupo, SAMAR BUIL.</p> <p><b>FOMENTO</b> En cuanto a concesiones de fomento, entre varias comunidades autónomas, AUTOCARES SAMAR dispone de 7 concesiones y la empresa LA VELOZ otras 2, sumando un total de 9 concesiones de esta tipología. En cuanto a la vigencia de las concesiones actualmente solo hay tres con un contrato en vigor, estando el resto de las concesiones vencidas, encontrándose éstas empresas a la espera de que estas concesiones de fomento salgan a concurso.</p> <p>Las concesiones que se encuentran con contrato vigente son las correspondientes a las VAC-224 y VAC-087.</p> <table border="1" data-bbox="534 1216 1278 1348"> <thead> <tr> <th></th> <th>DENOMINACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>VAC-087</td> <td>Madrid-Miajadas-Don Benito</td> </tr> <tr> <td>VAC-224</td> <td>Madrid- Jaraiz de la Vega</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>REGULAR ESPECIAL</u> Los servicios regular especial son operados en su mayoría por la empresa TOURIST BUS la cual realiza tanto servicios de transporte para colegios como para empresas, teniendo grandes clientes como AIRBUS o diversos colegios/institutos.</p> <p><u>DISCRECIONAL</u> Los servicios de discrecional son operados por todas las empresas del grupo dependiendo de las necesidades de cada momento.</p> <p><u>ALQUILER DE VEHÍCULOS</u> El servicio de alquiler de vehículos es operado por la empresa GUMAR RENTING Su actividad principal es: - Alquiler de vehículos sin conductor</p> <p>En el caso concreto de Samar Buil, se están produciendo cambios en la dirección y en plantilla debido a la jubilación de parte del personal. Como consecuencia, se ha producido alguna incorporación de personal con el fin de cubrir sus funciones.</p>		DENOMINACIÓN	VAC-087	Madrid-Miajadas-Don Benito	VAC-224	Madrid- Jaraiz de la Vega
	DENOMINACIÓN						
VAC-087	Madrid-Miajadas-Don Benito						
VAC-224	Madrid- Jaraiz de la Vega						
<p><b>COMPORTAMIENTO AMBIENTAL</b></p>							

	<p>Grupo SAMAR siempre ha tenido en cuenta el impacto ambiental de su actividad, con el objetivo de eliminar el impacto antes que corregir.</p> <p>Teniendo esto en cuenta, se han aplicado diferentes medidas para reducir el impacto ambiental del grupo, fomentando el uso de nuevas tecnologías, reutilizando el agua en los lavados de los vehículos alcanzando porcentajes de reutilización cercanos al 90% o priorizando la compra de modelos eficientes, es decir, aquellos que presentan menor consumo a la par que cumplan las mejores normas de emisión Euro. Con ello conseguimos reducir la huella de carbono de nuestra actividad.</p> <p>Esta preocupación, se refleja en el compromiso por parte de la empresa en certificar su comportamiento ambiental. Por ejemplo, se ha certificado en EMAS y en la última versión UNE EN ISO 14001:2019 incluyendo el alcance 3. Además, calcula cada año su Huella de carbono, con el objetivo de conocer mejor el impacto de la empresa y poder así reducirlo año a año.</p> <p>A raíz de estas certificaciones y con respecto a los procedimientos establecidos, se puede evaluar el grado de impacto ambiental que se genera con respecto a la actividad de las empresas. Se puede por tanto, evaluar los aspectos ambientales con mayor impacto en el medio ambiente (significativos) y en base a estos, se establecen acciones correctivas/preventivas para minimizar el impacto ambiental producido. Este proceso se realiza anualmente y muchos estos aspectos ambientales significativos, son tenidos en cuenta para la definición de los objetivos de medio ambiente. Incluso, se ha tenido en cuenta en el análisis de riesgos, una incorrecta evaluación de los aspectos ambientales identificados.</p> <p>De forma concreta, los aspectos ambientales que consideramos de mayor importancia por la actividad que realizamos son el consumo de combustible y la generación de residuos peligrosos del mantenimiento de los vehículos. Pero, además, se hace un análisis de los aspectos ambientales de tipo indirecto (producidos por terceras partes) y en situación de emergencia. Asociados a estos aspectos ambientales, también se establecen acciones preventivas/correctivas para minimizar su impacto en el medio ambiente.</p> <p>Para los servicios del CRTM, se puede indicar que un 20% de la flota que se dispone para estos servicios, es híbrida. Pero, además, varios de ellos, también poseen la mejor característica de eficiencia energética y consumo (EURO VI). La edad media de los vehículos para el CRTM es inferior a 5 años y ninguno de los vehículos supera los 10 años de antigüedad.</p> <p>Con respecto a los servicios de FOMENTO, los vehículos de las empresas del Grupo que están adscritos a estas concesiones son muchos de ellos EURO VI, cumpliendo todos ellos, los requisitos técnicos en cuanto al consumo que se establecen por contrato.</p> <p>No obstante, y gracias al estudio del contexto externo medioambiental, en el Grupo Samar somos conscientes que, si bien es cierto que la mayor parte de los aspectos ambientales se originan por la propia condición del negocio (transporte con vehículos), una parte importante de nuestro impacto negativo al medioambiente puede contenerse si controlamos el tipo de conducción o el comportamiento de nuestros conductores. Por este motivo, hemos implantado la norma de conducción eficiente EA: 0050.</p> <p>En Samar Buil, todavía no se ha realizado ese proceso de renovación de la flota hacia vehículos menos contaminantes como son los vehículos híbridos. El problema que hay con estos vehículos actualmente en Zaragoza es que a las baterías les afectan las bajas temperaturas y por lo tanto su rendimiento es menor que en otras zonas.</p>
<p><b>SEGURIDAD</b></p>	<p>Con respecto a la Seguridad Vial, la empresa en diciembre de 2022 tiene que realizar una renovación a la norma de CSEAA, aunque tiene un Sistema de Seguridad Vial implantado que sirve de herramienta para identificar aspectos relacionados con la seguridad vial que puedan ser objeto de mejora. En concreto, la empresa realiza un seguimiento continuo de este aspecto y que va, desde la compra de vehículos hasta la identificación de aspectos relativos a la Seguridad Vial en los viales por donde discurren los servicios y finalmente, por el desempeño de la actividad en este ámbito (indicadores de resultado, por ejemplo).</p> <p>En función de esta información mensual, se establecen acciones de mejora si fuera necesario.</p> <p>Debido a las condiciones específicas de la actividad que desarrolla la empresa, entendiendo los vehículos como medio de aglutinamiento de personas y método de transporte a posibles destinos emblemáticos,</p>

	<p>creemos conveniente el desarrollo de un procedimiento integral ante una posible emergencia. Esto conlleva, desde una visión holística, la implantación de planes de emergencias, tanto a nivel preventivo para disminuir la probabilidad de ocurrencia de cualquier tipo de incidente, como a nivel operativo para asegurar la correcta gestión y coordinación de la emergencia.</p> <p>Cabe destacar el avance de la cultura preventiva, en administraciones, organismos implicados, clientes y la sociedad lo que establece generalizada unas normas, procedimientos y actuaciones no escritas que garantizan la seguridad de los trabajadores en el puesto de trabajo y su entorno.</p> <p>Relativo a la situación del COVID-19, la organización, además de establecer medidas de prevención entre los clientes, realiza desinfecciones a todos los autobuses cuando entran en garaje. Para ello, hacemos uso de una máquina de ozono. En cuanto a las oficinas, cada tarde también se aplica la máquina de ozono.</p> <p><b><u>SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO</u></b></p> <p>- Los comités de Seguridad y Salud y los delegados de PRL existentes en la Organización. El GRUPO SAMAR tiene establecido internamente un comité de Seguridad y Salud en el cual se realizan reuniones periódicas para tratar los temas relevantes que más preocupan a sus empleados y aquellos que puedan afectar en un futuro. En este comité se tratan temas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La accidentabilidad existente en las empresas.</li> <li>- El absentismo existente.</li> <li>- Preocupaciones de los trabajadores relacionado con sus derechos y obligaciones.</li> </ul>
<p><b>ACCESIBILIDAD</b></p>	<p>Desde el Grupo SAMAR creemos que además de prestar un servicio con calidad, seguridad y de manera sostenible, debemos asegurar que cualquier potencial usuario que tenga interés en hacer uso de nuestros servicios, sea cual sea su situación o condición, pueda hacerlo en las mejores condiciones.</p> <p>Para lograr esto, la empresa cuenta con una flota de autobuses accesible, conforme a legislación y a los requisitos adoptados conforme al Plan de calidad del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.</p>
<p><b>REQUISITOS LEGALES</b></p>	<p>En cuanto al entorno legal, las empresas del Grupo SAMAR tienen establecido un procedimiento de trabajo en el que se establece que, con una periodicidad de 6 meses, se hace una revisión de los requisitos legales de aplicación a las empresas. La metodología de identificación de requisitos legales de aplicación tiene en cuenta los requisitos legales de los contextos: calidad, medio ambiente, seguridad vial, prevención de riesgos laborales y accesibilidad. De esta forma y con esta periodicidad, se asegura que los requisitos legales de aplicación son cumplidos por las empresas del grupo. La evidencia de estos cumplimientos legales, se encuentran documentados en bases de datos. En estas bases de datos, se puede evaluar el estado de su cumplimiento. Si se identificara un incumplimiento, se abrirían las correspondientes acciones preventivas/correctivas para corregir esta situación. De hecho, se ha contemplado en la evaluación de riesgos, la posibilidad de incumplimiento de normativa legal de aplicación por desconocimiento y en base a los resultados alcanzados, se establecen acciones correctivas/preventivas.</p> <p>Cumpliendo con el Plan de Calidad del Consorcio de Transporte se ha realizado un gran esfuerzo para llevar a cabo el cumplimiento de todos los requisitos, obligaciones y características básicas del servicio. Además de la normativa legal sectorial que es de aplicación, las empresas del Grupo SAMAR poseen un control muy detallado del grado de cumplimiento de los requisitos contractuales con las diferentes entidades y clientes, de forma que mensualmente, se hace una revisión de estos criterios aprovechando la facturación.</p>
<p><b>EFICIENCIA ENERGÉTICA</b></p>	<p>Grupo Samar mantiene como prioridad la eficiencia energética dentro del desempeño de la organización. Es por ello por lo que realizó, cumpliendo con el RD 56/2016 de 12 de febrero, una auditoría energética de sus instalaciones, lo que permitió un mayor conocimiento del estado del desempeño energético de la organización. Actualmente se está gestionando una segunda auditoría energética para dar cumplimiento con dicho requisito legal.</p> <p>Además, año tras año realiza el cálculo de la huella de carbono generada por la organización, así como una memoria aportando los datos objetivos, y la comparación con años anteriores.</p> <p>Se mantiene implantado un Sistema de Gestión de la Energía en tres de las sedes del Grupo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calle Tuerca (Rivas Vaciamadrid)</li> <li>- Estación Sur de Autobuses</li> <li>- Intercambiador de Príncipe Pío.</li> </ul>

	<p>Año tras año se realiza una auditoría basada en ISO 50.001, con el fin de mantener el compromiso de gerencia con la mejora continua y el cumplimiento legal.</p> <p>En 2019 se realizó los cambios en el sistema, de manera que se adecuó a la última versión publicada (ISO 50.001:2018).</p> <p>Dentro del alcance de este sistema se tienen las oficinas anteriormente nombradas. En un futuro próximo, se barajará la posibilidad de la flota de autobuses en dicho alcance, ya que año tras año se trabaja por su renovación con modelos menos contaminantes, y con combustibles más respetuosos con el medio ambiente.</p>
--	---

### 3.3 Partes interesadas de la organización

Una vez analizado el contexto interno y externo se identifican la relación de grupos de interés, así como sus necesidades y expectativas las cuales la organización se compromete, en la medida de los posible, a su cumplimiento.

Aquellos necesidades o expectativas suscritos por la organización pertinentes de las partes interesadas no cubiertas por requisitos legales, estas pasan a formar parte de sus obligaciones de cumplimiento.

Grupos de interés	Necesidad	Expectativa
<b>Empleado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cumplimiento de contrato*</li> <li>-Defensa de los derechos del trabajador*</li> <li>-Salud y seguridad en el trabajo*</li> <li>-Recursos técnicos y materiales adecuados</li> <li>-Instalaciones apropiadas (Incluyendo necesidades COVID)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formación para afrontar cambios)*</li> <li>- Equidad en el trabajo)*</li> <li>- Reconocimiento profesional</li> <li>- Estabilidad laboral</li> <li>- Comunicación más activa entre las distintas áreas de la empresa.</li> <li>- Cumplimiento de las medidas establecidas ante COVID)*</li> </ul>
<b>Dirección/Accionistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ampliación de líneas o expediciones</li> <li>-Organización</li> <li>-Fluidez en la toma de decisiones</li> <li>-Reuniones por parte de la dirección</li> <li>-Aumento de clientes / usuarios</li> <li>-Mayor Beneficio</li> <li>-Estabilidad de las condiciones laborales con los empleados)*</li> <li>- Cumplimiento de los requisitos legales aplicables a la actividad)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Imagen de empresa frente a clientes y otras empresas del sector)*</li> <li>-Implicación de los trabajadores</li> <li>-Renovación de concesiones</li> <li>- Uso óptimo de los recursos)*</li> <li>- Disminución de accidentes</li> <li>- 100% de cumplimiento de los requisitos legales aplicables (justificando su cumplimiento) o por lo menos, identificación/control de los requisitos legales de aplicación que no se cumplan)*</li> </ul>

Grupos de interés	Necesidad	Expectativa
<b>Consortio Regional Transportes de Madrid (CRTM)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento del plan de calidad. )*</li> <li>- Envío de información de expediciones en tiempo.</li> <li>- Cumplimiento de la normativa legal vigente)*</li> <li>- Servicio seguro y confortable para los viajeros y otros grupos de interés</li> <li>- Participación y aportación en RSC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mejora de la calidad del servicio. )*</li> <li>- Funcionamiento correcto de las medidas tecnológicas del Plan de Modernización.</li> <li>- No sanciones por incumplimientos legales</li> <li>- El menor número de accidentes posibles o por lo menos, lo menos grave posible</li> <li>- Mejora de su comportamiento en temas de RSC</li> <li>-Mejora de la accesibilidad de la flota.</li> </ul>
<b>Ministerio de Fomento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de las concesiones asignadas. )*</li> <li>- Cumplimiento de la normativa legal vigente. )*</li> <li>- Servicio con garantías de calidad de cara al cliente.</li> <li>-Garantizar el servicio público de transporte de viajeros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora del servicio prestado.</li> <li>- Colaboración</li> <li>-Transparencia</li> <li>- Reducción accidentes tráfico.</li> <li>-Menor impacto ambiental posible. )*</li> </ul>
<b>Proveedores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pago a tiempo</li> <li>- Cumplimiento de contrato)*</li> <li>- Información sobre las actividades a realizar y el impacto ambiental que generarían)*</li> <li>- Trabajo seguro para sus trabajadores</li> <li>- Coordinación de Actividades Empresariales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Transparencia</li> <li>- Relaciones estables</li> <li>- Promoción de su marca</li> <li>- Buenas prácticas medio ambientales y de seguridad laboral</li> </ul>
<b>Sociedad (Entorno)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cuidado del entorno)*</li> <li>- Respeto a normativas locales)*</li> <li>- Respeto de las normas de seguridad vial)*</li> <li>- Eficacia en la gestión de emergencias)*</li> <li>- Integración e inserción de personal con riesgo de exclusión.</li> <li>- Generación de puestos de trabajo estable y en condiciones adecuadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participación social de la organización: acción social.</li> <li>- Repercusión de los beneficios de la empresa en la sociedad.</li> <li>- Disminución de los accidentes/incidentes</li> <li>- Disminución del impacto ambiental en el entorno.</li> </ul>
<b>Competencia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cumplir los principios generales de competencia. )*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equilibrio entre las empresas</li> <li>- Buena imagen del sector</li> </ul>
<b>Sindicatos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración por parte de la organización. )*</li> <li>- Comunicación activa entre ambas partes. )*</li> <li>- Colaboración y transparencia.</li> <li>- Participación.</li> <li>- Ser consultados en las materias de STT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conciliación</li> <li>- Valoración de las sugerencias planteadas.</li> <li>- Colaborar para mejorar la seguridad y la salud de los trabajadores, y en la aplicación de la seguridad y salud de los trabajadores y la protección de sus derechos.</li> </ul>
<b>Servicio de Prevención Ajeno</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Precio adecuado</li> <li>- Documentación de partida</li> <li>- Buena comunicación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> <li>- Información adecuada</li> <li>- Agilidad en la respuesta a los requerimientos</li> </ul>

Grupos de interés	Necesidad	Expectativa
<b>Inspección de trabajo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de requisitos legales. )*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> <li>- Información adecuada</li> </ul>
<b>INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de requisitos legales)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> <li>- Información adecuada y actualizada</li> </ul>
<b>Comité de empresa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de requisitos legales)*</li> <li>- Comunicación por parte de los trabajadores</li> <li>- Predisposición por parte de la Dirección</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> <li>- Información adecuada y actualizada</li> </ul>
<b>Delegados de prevención / Comité de SST</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de requisitos legales)*</li> <li>- Comunicación por parte de los trabajadores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> </ul>
<b>Administración (No contemplada de manera específica en otros apartados)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento normativo en cuanto a contratos)*</li> <li>- Ofrecer un servicio de garantías para los usuarios</li> <li>- Cumplimiento legislación de aplicación (MA, SV, PRL, etc.) )*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> <li>- Menor grado de accidentabilidad posible</li> <li>-Menor impacto ambiental posible)*</li> </ul>
<b>DGT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento normativa seguridad vial</li> <li>- Correcta formación en seguridad vial</li> <li>-Disminución progresiva número accidentes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cero víctimas en accidentes de tráfico</li> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> </ul>
<b>Usuarios de la vía</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento normativa seguridad vial)*</li> <li>- Minimización del riesgo de accidentes e incidentes. )*</li> <li>- Conducción segura y preventiva. )*</li> <li>- Vías públicas en correcto estado de conservación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cero accidentes de tráfico.</li> <li>- Cero víctimas en accidentes de tráfico.</li> <li>- Eliminación del riesgo. )*</li> </ul>
<b>Estaciones de Autobuses / Intercambiadores de Transporte (Empresas de gestión)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de la normativa legal. )*</li> <li>- Vías públicas en correcto estado de conservación.</li> <li>- Comunicación con administraciones.</li> <li>- Personal formado y concienciado. )*</li> <li>- Cumplimiento del Plan de Explotación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gran afluencia de usuarios.</li> <li>- Aumento de servicios.</li> <li>- Accidentabilidad cero.</li> <li>- Menor impacto ambiental posible.</li> <li>- Cumplimiento del Plan de Explotación.</li> </ul>
<b>Cientes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marketing responsable)*</li> <li>- Servicio de calidad y seguro)*</li> <li>- Impacto ambiental reducido</li> <li>- Accesibilidad</li> <li>- Limpieza y conservación</li> <li>- Puntualidad</li> <li>- Mayor Información</li> <li>- Medidas preventivas ante el COVID</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buenas prácticas medio ambientales)*</li> <li>- Buena atención al cliente)*</li> <li>- Personal agradable y responsable</li> <li>- Vehículos eficientes</li> <li>- Aumento de servicios</li> <li>- Mayor calidad en flota e instalaciones</li> <li>- Rápida resolución de problemas.</li> <li>- Respetar las medidas establecidas frente al COVID</li> </ul>

Grupos de interés	Necesidad	Expectativa
<i>Dentro de nuestros clientes, segmentamos:</i>		
<b>Líneas Urbanas e interurbanas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Horario y frecuencia)*</li> <li>- Servicios seguros y de calidad</li> <li>- Ocupación</li> <li>- Información al usuario)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puntualidad)*</li> <li>- Itinerario y correspondencia)*</li> <li>- Información sobre el servicio</li> <li>- Accidentes “cero” o de poca gravedad</li> <li>- Conductores profesionales</li> <li>- Reducción progresiva del impacto ambiental)*</li> </ul>
<b>Discrecional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Política de protección de datos)*</li> <li>- Flexibilidad</li> <li>- Cumplimiento del contrato)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buena relación calidad-precio)*</li> <li>- Accidentes “cero” o de poca gravedad)*</li> <li>- Conductores profesionales</li> <li>- Reducción progresiva del impacto ambiental</li> </ul>
<b>Regular Especial Escolar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Política de protección de datos)*</li> <li>- Personas de acompañamiento escolar responsable</li> <li>- Cumplimiento del contrato)*</li> <li>- Servicios seguros y de calidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buena relación calidad-precio)*</li> <li>- Avisos en caso de retraso o incidente</li> <li>- Accidentes “cero” o de poca gravedad)*</li> <li>- Conductores profesionales)*</li> <li>- Reducción progresiva del impacto ambiental</li> </ul>
<b>Regular Especial Empresas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Política de protección de datos)*</li> <li>- Cumplimiento del contrato</li> <li>- Confidencialidad</li> <li>- Servicios seguros y de calidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buena relación calidad-precio</li> <li>- Resolución rápida de incidencias</li> <li>- Comunicación proactiva y fluida.</li> <li>- Accidentes “cero” o de poca gravedad</li> <li>- Conductores profesionales</li> <li>- Reducción progresiva del impacto ambiental</li> </ul>
<b>Alquiler vehículos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Política de protección de datos)</li> <li>- Cumplimiento de contrato *</li> <li>- Vehículo limpio</li> <li>- Vehículo con depósito lleno</li> <li>- Vehículos eficientes en cuanto al consumo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gama de vehículos amplia y moderna, con menor impacto ambiental posible. )</li> <li>- Facilidad de pago</li> <li>- Rápida resolución de incidencias *</li> <li>- Buena relación calidad-precio)*</li> <li>- Facturación correcta y según contrato</li> </ul>
<b>Entidades de certificación / ENAC / Comunidad Madrid – Medio Ambiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de la normativa legal.</li> <li>- Comunicación activa entre ambas partes.</li> <li>Cumplimiento ciclo auditorías.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración</li> <li>- Transparencia</li> <li>Información adecuada y actualizada</li> </ul>

### 3.4 Riesgos y oportunidades

Con el objetivo de garantizar el enfoque a procesos y los correctos resultados de éstos la organización identifica, evalúa y actúa en consecuencia riesgos y oportunidades que garanticen la mejora continua quedando estos recogidos en **“Análisis de riesgos”** y **“Plan estratégico”** respectivamente.

De manera sintetizada, a continuación, se muestran los riesgos para el medio ambiente que la organización identifica para sus procesos, así como las medidas para reducir, en la medida de lo posible, éstos:

Amenaza	Probabilidad	Impacto	Exposición al riesgo	
			Factor de riesgo	Nivel de riesgo
Empeoramiento en el desempeño ambiental y energético	Poco frecuente	Daño medio	4	Medio
Riesgo ambiental por incidente o accidente de tráfico.	Poco frecuente	Daño medio	4	Medio
Accidente o emergencia ambiental	Poco frecuente	Daño medio	4	Medio
Falta de sensibilidad MA por parte del personal	Normal	Daño medio	8	Medio
Incumplimiento legal en materia de medio ambiente y eficiencia energética.	Poco frecuente	Alto daño	8	Medio
Incumplimiento de los requisitos MA por parte del proveedor	Poco frecuente	Daño bajo	2	Bajo
No están disponibles las fichas de seguridad de los productos peligrosos	Normal	Daño medio	8	Medio
Problemas en la segregación de residuos	Normal	Daño medio	8	Medio
Error en la evaluación de aspectos ambientales	Poco frecuente	Daño bajo	2	Bajo
Generación de aspectos ambientales por una mala práctica ambiental	Normal	Daño medio	8	Medio
Menor frecuencia de recogida por parte del gestor de residuos.	Poco frecuente	Daño medio	4	Medio
Cambios legislativos no identificativos de MA, SST, SEGURIDAD VIAL que puedan generar incumplimiento por desconocimiento	Normal	Daño medio	8	Medio
Poca sensibilización en la segregación de residuos por parte de la organización	Normal	Daño bajo	4	Medio

Para los riesgos con nivel alto, la organización mantiene un **Plan de acciones** para abordarlos. Pero actualmente no se considera ninguno de los riesgos medioambientales como altos, por lo que no se establece ningún plan de acción para estos. Aunque no se han detectados riesgos altos, la organización ha determinado que es necesario establecer un plan de acción para el riesgo “Empeoramiento en el desempeño ambiental y energético”:

Plan de Tratamiento de Riesgos						
Tratamiento	Acción	Seguimiento	Control a Implementar	Responsable	Recursos	Plazo
Tratar	Realizar	Se realiza el catálogo ambiental de manera anual para llevar el control de la organización. Se puede ver la evolución y nos sirve para saber cuándo el desempeño es menor o mayor del esperado.	Se realiza un catálogo ambiental del cual se lleva un control mensual para controlar todos los consumos y residuos y su evolución	Responsable del SIG	Tiempo	Anual

En lo relativo a la identificación de oportunidades, se ha creado una nueva metodología para identificar distintas oportunidades para la organización. Las oportunidades detectadas, son valoradas en función de la capacidad de la organización de llevarlo a cabo y del impacto sobre la organización. Se detallan a continuación las oportunidades detectadas:

Amenaza	Probabilidad	Impacto	Exposición al riesgo	
			Factor de riesgo	Nivel de riesgo
MEDIO AMBIENTE	<b>Aumento de la concienciación por parte del cliente</b>	Un cliente cada vez más concienciado con el MA y el SGE, y que le da más importancia a la sostenibilidad y eficiencia energética en estas áreas	8	Medio
MEDIO AMBIENTE	<b>Aumentar proveedores con certificaciones ambientales y energéticas</b>	Debido a nuestra gran implicación con el MA queremos trabajar con proveedores que también lo estén	8	Medio
MEDIO AMBIENTE	<b>Vehículos en el mercado con mejores condiciones ambientales (híbridos, eléctricos, etc)</b>	Concienciación medio ambiental, mejores practicas	16	Medio
MEDIO AMBIENTE	<b>Adquisición de vehículos con fecha de primera matriculación menor</b>	Vehículos más nuevos, con menores emisiones, y sistemas para mejorar el rendimiento de los vehículos	8	Medio
MEDIO AMBIENTE	<b>Realizar formación a nivel medioambiental a los trabajadores</b>	Para que nuestros trabajadores tengan un alto conocimiento medioambiental, que pueda ser aplicado a sus puestos de trabajo	32	Medio
MEDIO AMBIENTE	<b>Realizar formación en el ámbito medioambiental a los trabajadores.</b>	La organización cuenta con una consultoría externa que anualmente da formación en tema medio ambiental	64	Alto

Para aquellas oportunidades que se evalúan como altas, se establece un plan de acciones para llevarlas a cabo. En este caso se realiza un plan de acciones para la oportunidad “Realizar formación en el ámbito medioambiental a los trabajadores”:

Plan de Acción de la Oportunidad:” Realizar formación en el ámbito medioambiental a los trabajadores”						
Tratamiento	Acción	Seguimiento	Control a Implementar	Responsable	Recursos	Plazo
Tratar	Realizar	Se sube a la plataforma AULA una formación sobre segregación de residuos junto con un test para que lo realicen los trabajadores.	Formación en segregación de residuos peligrosos y no peligrosos	Responsable del SIG	Personal Económicos Tiempo	Anual 2022

### 3.5 Política del sistema de gestión integrado

Esta política es integrada para varios sistemas de gestión, y aplicable LA VELOZ, perteneciente al GRUPO SAMAR, S.A

#### **POLÍTICA INTEGRADA DE CALIDAD, LA SEGURIDAD VIAL, EL MEDIOAMBIENTE Y LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

La calidad, la seguridad vial, el medioambiente y la seguridad y salud en el trabajo son para nosotros el único argumento válido que contribuye a la satisfacción de nuestros clientes, por los cuales se sustenta la empresa.

La gestión de la calidad, la seguridad vial, el medioambiente y la seguridad y salud en el trabajo es tarea de todos los que integramos la empresa, su funcionamiento reside en el trabajo diario de cada uno, de forma coordinada y coherente. En un entorno con clientes que exigen cada día un mejor trato y eficacia, nos hemos de diferenciar de la competencia mediante la calidad, la seguridad vial, el medioambiente y la seguridad y salud en el trabajo asociados a la prestación del servicio, que incluye el transporte regular y discrecional de viajeros por carreteras, definido en el alcance.

Además, trabajamos para que todas las actividades que se desarrollan en sus instalaciones se realicen garantizando la prevención de los daños y el deterioro de la salud de sus empleados, extendiéndose de igual manera a todos sus clientes en la medida en que todos los vehículos e instalaciones recogen los elementos de seguridad que la legislación vigente exige en este tipo de servicios.

El objetivo, por lo tanto, es conseguir que todos realicemos nuestra labor bajo un sistema y seguro de acuerdo a unos métodos establecidos, lo que nos conducirá a un mejor funcionamiento y al logro de los objetivos fijados (tanto a nivel de calidad, como de seguridad vial, del medioambiente y/o la seguridad y salud en el trabajo). Asumiendo este compromiso, llegaremos a satisfacer las expectativas de nuestros clientes.

La política integrada de calidad, seguridad vial, medioambiente y seguridad y salud en el trabajo del grupo de empresas, teniendo en cuenta el propósito y contexto de la organización, incluida la naturaleza, magnitud e impactos ambientales de su servicio, así como el apoyo de la dirección estratégica, se basa en los siguientes pilares:

✓ **REALIZAR** nuestros servicios y actividades siendo respetuosos con el medio ambiente, eficaces en el consumo de recursos, utilizando materiales reciclables, en la medida de lo posible, de forma que se contribuya eficazmente a un desarrollo sostenido, sin degradación ambiental a lo largo del ciclo de vida de los mismos.

✓ **CUMPLIR** con la legislación y reglamentación aplicable y otros requisitos que la organización suscriba.

✓ **IDENTIFICAR** y evaluar los riesgos, aspectos ambientales y peligros, que se producen en el desarrollo de nuestras actividades, supervisando sus repercusiones sobre el medio ambiente, la seguridad vial y seguridad y salud de los trabajadores, examinando sus impactos y daños significativos. Asimismo, se evaluarán aspectos y peligros sobre los que GRUPO SAMAR. puede influir, y aquellos que puedan generarse tanto para actividades nuevas o planificadas como para servicios y / o actividades modificadas, tanto en situación normal como de emergencia.

✓ **ESTABLECER** objetivos y metas para la mejora continua de la protección ambiental, seguridad vial y de la seguridad y salud de los trabajadores, desarrollando planes para la minimización de los aspectos, accidentes, riesgos, impactos y/o daños que se puedan producir.

✓ **DIFUNDIR** esta Política al personal de la organización o a todo aquel que trabaje en su nombre, así como los logros obtenidos, sensibilizando y formando al personal para que realicen sus tareas de forma responsable, acorde con la seguridad vial y para la protección ambiental y de los trabajadores.

✓ **ASEGURAR** que los principios requeridos o reclamados por nuestros clientes son tenidos en cuenta y se dispone de los canales adecuados para conocerlos.

✓ **PONER** a disposición del público la información necesaria para la comprensión de las repercusiones de nuestras actividades sobre el medio ambiente, la seguridad vial y la seguridad y salud de los trabajadores, y mantener un diálogo abierto con la opinión pública.

✓ **DESARROLLAR** una protección ambiental, incluida la prevención de la contaminación además de otros compromisos específicos pertinentes al contexto de la organización, y de los trabajadores, así como de las partes interesadas en el sistema de SV, como una iniciativa conjunta de la dirección y el personal

✓ **MEJORAR** continuamente el Sistema de Gestión Integrado.

✓ **OBTENER** la satisfacción del cliente, gracias a la calidad de nuestros servicios y a nuestro comportamiento en seguridad vial, ambiental y de responsabilidad frente a la seguridad y salud de los trabajadores.

✓ **IDENTIFICAR** los roles, responsabilidades y autoridades en la organización, para asegurar la gestión de los sistemas de gestión conforme con los requisitos de las distintas normas de aplicación.

✓ **CUMPLIR** las especificaciones y objetivos de nuestros clientes, tanto ambientales como de calidad, seguridad vial y de seguridad y de seguridad y salud en el trabajo.

✓ **PREVENIR** los accidentes e incidentes que puedan afectar a nuestros viajeros y empleados en el desarrollo de la actividad, proporcionando condiciones de trabajo seguras y saludables para la prevención de lesiones y el deterioro de la salud.

✓ **FOMENTAR** la consulta y participación de los trabajadores, así como de los representantes de estos, en materia de seguridad y salud.



## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

“Priorizar la prevención sobre la corrección es la mejor señal de calidad en el servicio que ofrecemos a nuestros clientes”

Fdo. Don José Javier Tristán Burgos

Febrero de 2023

Representante de la dirección.

## 3.6 Descripción de los procesos

Se han definido los siguientes procesos necesarios para el Sistema de Gestión Integrado, que son de aplicación a la Seguridad Vial, Calidad, Medio Ambiente y PRL, y que son aplicables a su vez a todas las empresas del GRUPO SAMAR, dentro de las cuales se encuentra LA VELOZ, S.A.

De todos los procesos, indicamos únicamente los relacionados con el Sistema de Gestión Ambiental.

### 3.6.1.1 *Procesos Estratégicos*

- Política, calidad, Medio Ambiente, PRL y seguridad vial.
- Objetivos de calidad, Medio Ambiente, PRL y seguridad vial.
- Revisión por la dirección.
- Identificación de requisitos legales.
- Compromisos de las cartas de servicio.

### 3.6.1.2 *Procesos de soporte.*

- Control de documentación y registros.
- Gestión de infraestructuras.
- Gestión de RRHH.
- Compras y proveedores/subproveedores.
- Comunicaciones
- Identificación de aspectos ambientales
- Gestión de residuos.
- Preparación y respuesta ante emergencias/accidentes.
- Taller y Coordinación de actividades empresariales (CAE)

### 3.6.1.3 *Procesos de medición, análisis y mejora*

Describen el modo en que:

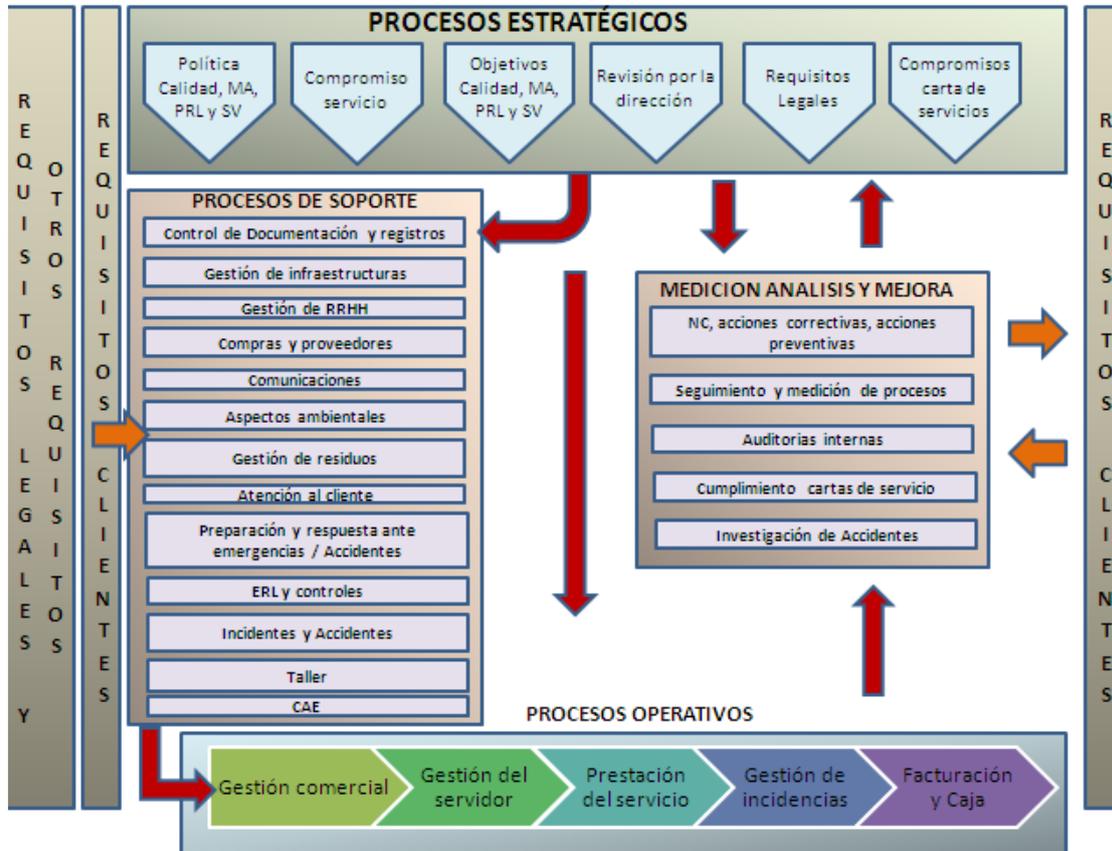
- Se realiza el seguimiento del Sistema de Gestión Integrado para demostrar su eficacia y buscar su mejora continua.
- Identificación y evaluación de Requisitos Legales y Aspectos Ambientales
- Se mide la conformidad / No conformidad del servicio, acciones correctivas, acciones preventivas.
- Se realizan mediciones de los procesos y servicios.
- Se aplican técnicas estadísticas para hacer estas mediciones y obtener resultados sobre las mismas.
- Se analizan los resultados obtenidos en las revisiones por la Dirección.
- Se implantan acciones de mejora para subsanar deficiencias encontradas o anticipar posibles problemas futuros.

### 3.6.1.4 *Procesos operativos.*

- Prestación del servicio.

## 3.6.2 Secuencia e interacción de los procesos

El mapa de procesos general es el que se representa a continuación. Los indicadores relacionados con cada proceso y su seguimiento se encuentran en el registro Seguimiento y Medición de Procesos.



La organización cuenta con diferentes estructuras tales como, procedimientos, protocolos, instrucciones técnicas y manuales de buenas prácticas para garantizar que los procesos se realizan de manera controlada y sus resultados son los esperados.

Todos los procesos con posible influencia ambiental cuentan con un **control operacional exhaustivo** con sus relativos controles de prácticas y evaluación de resultados a través de indicadores ambientales, quedando recogido en el procedimiento **“P-09 Medición, análisis y mejora”**.

## 3.7 Requisitos de la documentación

La documentación del sistema de gestión Integrado incluye:

- Declaraciones documentadas en una política Integrada y objetivos de la calidad, seguridad vial, medioambiente y prevención de riesgos laborales.
- Un manual de gestión Integrado y los procedimientos e instrucciones documentados.
- Los documentos necesitados por la organización para asegurarse de la eficaz planificación, operación y control de sus procesos y los registros requeridos.

## 3.7.1 Estructura documental

A continuación, se describe la estructura documental del sistema de gestión integrado.

### a) Manual de Gestión de la Calidad, Medioambiente, Seguridad Vial y Prevención de Riesgo Laborales

Documento base del sistema. Contiene la Política Integrada de la empresa y referencia a los objetivos de la calidad, seguridad vial, medioambiente y prevención de riesgos laborales, así como la estructura organizativa y los medios dispuestos para satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes, usuarios y partes interesadas, aumentar la satisfacción de estos y establecer la mejora continua.

En él está representada la síntesis de la organización técnica y funcional de la empresa. Contiene una referencia a los procesos contemplados y a los procedimientos documentados para el sistema con una breve descripción de estos.

El MI evoluciona con la organización de la empresa en función de las actividades de esta. Corresponde a la Dirección la responsabilidad del mantenimiento y actualización del mismo delegando esta actividad en el Responsable del Sistema de Gestión de Calidad, Seguridad Vial, Medioambiente y Prevención de Riesgos Laborales.

### b) Procedimientos

Recogen de forma escrita la manera específica de realizar los procesos que exigen procedimiento documentado según las Normas de referencia (UNE-EN-ISO-9001, UNE-EN-ISO-14001, UNE-ISO-39001, UNE 13816 e ISO 45001) y el resto de los procedimientos necesitados por las actividades de la organización.

### c) Instrucciones, planes y pautas

Describen o proporcionan información sobre el método de realizar actividades concretas que tienen incidencia sobre la calidad, seguridad, medioambiente y prevención de riesgos laborales.

### d) Manuales internos

Documentos que amplían información de carácter interno de la organización.

### e) Documentos de origen externo

Aquellos documentos que, no perteneciendo a la organización, deben ser controlados pues informan de requisitos de obligado cumplimiento (especificaciones para la realización del servicio, normas, requisitos legales y reglamentarios, documentos de proveedores/subproveedores y clientes, etc.)

## 4 ASPECTOS AMBIENTALES

Para la identificación y evaluación de los aspectos ambientales de la empresa LA VELOZ, se dispone del procedimiento documentado *“P-10 Identificación y valoración de Aspectos Ambientales”*, en el que se describe la siguiente metodología:

- Método de identificación de los aspectos ambientales controlables (DIRECTOS) teniendo en cuenta, además, los desarrollos nuevos o planificados, o las actividades, productos y servicios nuevos o modificados.
- Métodos para la determinación de aquellos aspectos ambientales en los que se tiene capacidad de influir mediante terceros (INDIRECTOS).
- Método para la determinación de aquellos aspectos ambientales consecuencia de una circunstancia de emergencia. (EMERGENCIA/POTENCIALES)
- Método para la determinación de los que tienen o pueden tener impactos significativos sobre el medio ambiente.
- Método para la comprobación del establecimiento de objetivos ambientales relacionados con estos impactos significativos y no significativos. No siendo obligatorio que todos los aspectos ambientales tengan un objetivo asociado.

### 4.1 Planificación de la identificación de aspectos ambientales

El Responsable del SGI debe mantener actualizada la información sobre los aspectos ambientales de la organización.

Este documento debe ser actualizado en las siguientes situaciones:

Inicio de la implantación del sistema.

Planificación anual.

Modificaciones de los servicios, bien por cambio en actividades y procesos, o por desarrollo de una nueva actividad.

Modificaciones de las infraestructuras: equipos o instalaciones, o en el modo de empleo de los mismos.

Aparición de nuevos requisitos o modificación de alguno existente, por ejemplo, cambio de legislación.

Ver *“Catálogo Ambiental 2022 V1.2”*.

### 4.2 Identificación de aspectos ambientales

Para identificar los aspectos ambientales dentro del alcance del sistema se deben tener en cuenta los elementos de entrada y los resultados (previstos o no) asociados tanto a sus actividades pasadas o actuales, a los productos y servicios, como a los nuevos o modificados, y, asimismo, los desarrollos nuevos o planificados.

Este proceso deberá incluir las **condiciones normales o anormales de trabajo**, al igual que cualquier **situación previsible de emergencia**.

En la identificación de aspectos ambientales se ha tenido en cuenta aquellos aspectos en los que se pueda incluir indirectamente incluyendo éstos los derivados de proveedores/subproveedores.

La identificación de los aspectos ambientales **en condiciones normales** tiene por objeto conocer la incidencia real sobre el Medio Ambiente de las actividades, procesos y servicios de La Veloz incluyendo:

- las emisiones atmosféricas;
- los vertidos al agua (incluidas las infiltraciones a las aguas subterráneas);
- la generación, el reciclado, la reutilización, el transporte y la eliminación de residuos sólidos y de otra naturaleza, en particular los residuos peligrosos;
- la utilización y contaminación del suelo;
- el uso de energía, recursos naturales (en particular el agua, la fauna y la flora) y materias primas;
- el uso de aditivos y auxiliares, así como de productos semielaborados;
- los problemas locales (ruido, vibraciones, olores, polvo, apariencia visual, etc.).
- otras situaciones de emergencia con un posible impacto ambiental (por ejemplo, accidentes químicos) y posibles situaciones anómalas que puedan dar pie a un posible impacto ambiental, — las cuestiones relacionadas con el transporte de bienes y servicios y del personal que viaje por motivos profesionales.

En el caso de aspectos ambientales asociados a **situaciones de emergencia**, el Responsable del SGI, identifica los posibles sucesos que pueden producir aspectos potenciales.

Para cada uno de los sucesos identifica el aspecto ambiental que se produciría y relaciona el impacto asociado.

Además de aquellos aspectos ambientales que una organización puede controlar directamente, La Veloz considera los aspectos en los que puede influir (**indirectos**), por ejemplo: aquellos relacionados con bienes y servicios usados por la organización y con los servicios que suministra. Dentro de estos se identifica:

- Aspectos relacionados con el ciclo de vida de los servicios y los productos en los que puede influir la organización (adquisición de materias primas, diseño, compra y contratación, producción, transporte, utilización, tratamiento al final de la vida útil y eliminación definitiva);
- inversiones de capital, concesión de préstamos y seguros;
- nuevos mercados; elección y composición de los servicios (por ejemplo, transporte o restauración);
- decisiones de índole administrativa y de planificación;
- composición de la gama de productos;
- comportamiento ambiental y prácticas de los contratistas, subcontratistas, proveedores y subproveedores.

Las organizaciones deben poder demostrar que los aspectos ambientales significativos y los impactos asociados con tales aspectos se han tenido en cuenta en el sistema de gestión.

Tanto la identificación como la valoración de los aspectos ambientales se realiza bajo una perspectiva del ciclo de vida garantizando su correcta evaluación y control desde el uso como materia prima hasta su gestión como residuo. **“Ver ciclo de vida”**.

### 4.3 Evaluación de aspectos ambientales

Los aspectos ambientales deben evaluarse para jerarquizarlos y poder determinar cuáles de ellos son significativos para el LA VELOZ, de manera que se lleve sobre ellos un control y seguimiento prioritarios, dirigidos a disminuir el impacto ambiental asociado a los mismos.

La identificación y evaluación de los aspectos es la referencia fundamental para el establecimiento de los objetivos, las metas y de los programas ambientales.

***\*LA VELOZ tendrá en cuenta los aspectos ambientales significativos, dentro de sus objetivos ambientales.***

***La comunicación de los aspectos ambientales significativos se realiza a través de la Declaración EMAS validada a través de la web.***

## CONDICIONES DE OPERACIÓN NORMALES Y ANORMALES

Ante la necesidad de controlar los aspectos ambientales (**normales y anormales**), el Responsable del SGI identifica y analiza los aspectos ambientales que se producen o pueden producirse dentro del alcance del mismo.

A continuación, se incluyen **la metodología para la identificación y valoración de los aspectos ambientales controlables asociados a condiciones normales y anormales de operación:**

### A. METODO DE VALORACION

La valoración de cada uno de los aspectos ambientales identificados se realiza calculando el valor promedio de los criterios: magnitud, frecuencia, naturaleza del residuo y naturaleza del consumo, según aplique en función de las tablas que a continuación se muestran.

### B. CRITERIOS DE SIGNIFICACIÓN

Los aspectos se clasifican como significativos o no significativos en función de:

Se considera en el caso de aspectos ambientales **directos en condiciones normales** que el aspecto ambiental es significativo cuando la puntuación obtenida, multiplicando la obtenida en cada uno de los criterios considerados sea superior a la media de las puntuaciones de todos los aspectos o superior a 3,5 tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Valoración	Clasificación del aspecto
$V_t \geq 3,5$	Significativo
$V_t < 3,5$	No significativo

Para **residuos NO PELIGROSOS** en base a su naturaleza y con el objetivo de controlar de manera global todos los aspectos ambientales y su significancia el valor a partir del cual se considera significativo a partir de  $V_t \geq 2,5$ .

Si después de valorar todos los aspectos y no resultara ningún aspecto ambiental significativo, se escogerán aquellos 3 aspectos ambientales cuya valoración "Resultado" sean los más altos. Si dentro de estos con más valoración, hubiera varios de ellos con el mismo valor, se escogerá 1 de esos aspectos ambientales.

### CRITERIOS PARA VALORAR LA MAGNITUD

A continuación, se establecen los criterios de valoración de la magnitud relativa para cada uno de los diferentes tipos de aspectos que se puedan identificar. Para valorar la magnitud de cada aspecto, se precisa establecer unos criterios de referencia que nos proporcionen un dato que se compara con el obtenido del año precedente o el valor que esté establecido como límite legal (valor de referencia).

En caso de no disponer de datos de años anteriores, se dará un valor intermedio en el criterio magnitud.

### Consumo de recursos energéticos (electricidad) y agua:

- Si el valor registrado se ha incrementado en un 5% o más con respecto al consumo anual del año anterior → 5
- Si el valor registrado se ha incrementado hasta en un 5% con respecto al año anterior → 3

- Si el valor registrado ha disminuido con respecto el año anterior o el valor es igual al año anterior → 1

#### **Consumo de resto de recursos:**

- Si el valor registrado se ha incrementado en un 5% o más con respecto al consumo anual del año anterior → 5
- Si el valor registrado se ha incrementado hasta en un 5% con respecto al año anterior → 3
- Si el valor registrado ha disminuido con respecto el año anterior o el valor es igual al año anterior → 1

#### **Emisiones atmosféricas de vehículos**

- El 5% o más de los vehículos presentan incidencias en la ITV en relación con las emisiones → 5
- Entre el 1 y el 5% de los vehículos presentan incidencias en la ITV en relación con las emisiones → 3
- Menos del 1% de los vehículos presentan incidencias en la ITV en relación con las emisiones → 1

#### **Residuos:**

- Se ha producido un aumento en la generación superior al 5% o gestión incorrecta → 5
- Se ha producido un aumento hasta un 5% respecto año anterior → 3
- Se ha producido una disminución respecto año anterior, o el valor es igual que el año anterior → 1

#### **Ruido debido a la actividad de transporte de pasajeros**

- El 5% o más de los vehículos presentan incidencias en la ITV en relación con ruido → 5
- Entre el 1 y el 5% de los vehículos presentan incidencias en la ITV en relación con ruido → 3
- Menos del 1% de los vehículos presentan incidencias en la ITV en relación con ruido → 1

#### **Vertidos a las aguas**

- Si el valor registrado se ha incrementado en un 5% o más con respecto al consumo anual del año anterior → 5
- Si el valor registrado se ha incrementado hasta en un 5% con respecto al año anterior → 3
- Si el valor registrado ha disminuido con respecto el año anterior o el valor es igual al año anterior → 1

\*Vertidos asimilable a consumos

#### **CRITERIOS PARA VALORAR LA FRECUENCIA**

- Se presenta de forma continua o diariamente (al menos una vez al día) → 3
- Se presenta periódicamente (al menos una vez al mes) → 2
- Se presenta esporádicamente (menos de una vez al mes) → 1

#### **CRITERIOS PARA VALORAR LA NATURALEZA DEL RESIDUO** (criterio aplicable exclusivamente a residuos)

- Residuos peligrosos según la LER → 5
- Residuos urbanos o asimilables a urbanos, residuos no peligrosos → 1

#### **CRITERIOS PARA VALORAR LA NATURALEZA DEL CONSUMO** (criterio aplicable exclusivamente a consumos)

- Consumo de combustibles, aceite de motor, etc., productos peligrosos → 5
- Consumo de electricidad y/o gas, productos no peligrosos → 3
- Consumo de papel y/o agua → 1

## SITUACIONES DE EMERGENCIA, POTENCIALES Y ACCIDENTES

A continuación, se incluyen  **criterios establecidos para valorar los incidentes, accidentes y situaciones de emergencia potencial, e identificar sus aspectos asociados:**

### A. METODO DE VALORACION

La valoración de cada uno de los distintos tipos de incidentes, accidentes y situaciones de emergencia potencial identificados se realiza de acuerdo con el siguiente método:

$$V = P \times C \times S$$

En donde: V = Valoración de la situación.

P = Probabilidad de ocurrencia del suceso considerado.

C = Capacidad de control existente (suficiencia de las medidas de control existentes para controlar las consecuencias en caso de ocurrencia).

S = Severidad de las consecuencias, en el supuesto de ocurrencia y de que se produjera pérdida de control.

### B. CRITERIOS DE SIGNIFICANCIA

Se considera en el caso de aspectos ambientales directos en situaciones de emergencia que el aspecto ambiental es significativo cuando la puntuación obtenida, multiplicando la obtenida en cada uno de los criterios considerados sea superior a la media de las puntuaciones de todos los aspectos o superior a 9 tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Valoración de la situación potencial	Clasificación de la situación
$V \geq 9$	Riesgo alto
$V < 9$	Riesgo bajo

### P. CRITERIOS PARA VALORAR LA PROBABILIDAD DE OCURRENCIA

Probabilidad de ocurrencia	Valor P
<b>Alta:</b> Suceso bastante posible, se ha producido con cierta frecuencia en este tipo de instalaciones.	<b>3</b>
<b>Media:</b> Suceso poco frecuente, se ha producido alguna vez en este tipo de instalaciones; o se ha producido o ha estado a punto de suceder alguna vez en la historia de la instalación.	<b>2</b>
<b>Baja:</b> Suceso muy improbable, por no haber acaecido nunca hasta la fecha y por estar catalogado como tal en este tipo de instalaciones/obras	<b>1</b>

## C. CRITERIOS PARA VALORAR LA CAPACIDAD DE CONTROL EXISTENTE

Capacidad de control	Valor C
<b>Alta:</b> No existen medidas especiales de control.	<b>3</b>
<b>Media:</b> Existen alguna medida de control, aunque en situaciones extremas se podría perder el control.	<b>2</b>
<b>Baja:</b> Existen medidas para controlar el suceso previsto.	<b>1</b>

## S. CRITERIOS PARA VALORAR LA SEVERIDAD DE LAS CONSECUENCIAS

Severidad de las consecuencias	Valor S
<b>Alta:</b> Consecuencias graves por: daños graves en la instalación/obras, afecciones graves a las personas y/o al medio ambiente, cuando en este último caso se sobrepasan los límites de las instalaciones (Incendio con gases muy tóxicos, derrames que llegan a la red de alcantarillado, inundaciones de grandes dimensiones).	<b>3</b>
<b>Media:</b> Daños personales y daños importantes en el interior de la instalación, las repercusiones ambientales circunscritas al interior de las instalaciones, y las afecciones a las personas y al medioambiente que sobrepasan el límite de las instalaciones no catalogables como graves. (Incendio limitado, Derrame en el interior de las instalaciones, pequeños derrames fuera instalaciones, inundaciones de pequeñas dimensiones).	<b>2</b>
<b>Baja:</b> Daños despreciables y ligeros en el interior de la instalación/obra, las repercusiones ambientales despreciables o ligeras circunscritas al interior de las instalaciones (daños en las instalaciones/obras que no alteran su capacidad de funcionamiento).	<b>1</b>

## CRITERIOS ESTABLECIDOS PARA IDENTIFICAR Y EVALUAR ASPECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS E INFLUENCIABLES

Los **aspectos ambientales indirectos** son definidos como los que se producen a consecuencia de las actividades o productos o servicios propios o derivados de proveedores/subproveedores que pueden generar impactos ambientales significativos y sobre todo los que la organización no tiene pleno control sobre su gestión.

El criterio establecido para considerar un aspecto indirecto es tener en cuenta aquel sobre los que solo se pueda ejercer un cierto grado de control o información, aunque no se pueda asegurar la implantación final.

Consideramos significativos aquellos aspectos que, de ser gestionado por LA VELOZ, serían significativos o implicarían gestión de residuos peligrosos. Por lo que se considera que todos los aspectos ambientales indirectos son **significativos**.

Para la evaluación de los aspectos indirectos que se originan como consecuencia de nuestra actividad, se consideran 5 grupos:

- Subcontratistas, entendiéndose por tal, aquella empresa que va a realizar un servicio La Veloz.
- Talleres externos: son aquellos talleres que realizan reparaciones o mantenimientos complementarios a los que se realizan en nuestras instalaciones. Ejemplo: sustitución de neumáticos, grandes reparaciones, etc.
- Proveedores de aceite o gasoil: corresponden con los suministradores de gasoil, aceite, líquido de frenos...
- Mantenimiento externo: son empresas que realizan actividades de mantenimiento eléctrico, servicio de limpieza...
- Usuarios: en este grupo identificamos los usuarios del servicio ofertado por La Veloz.

### MÉTODO DE VALORACIÓN Y CRITERIO DE SIGNIFICACIÓN:

Para su valoración, se tiene en cuenta el procedimiento de aspectos ambientales y se valora de la misma forma que un aspecto ambiental directo en las variables de la **naturaleza del residuo o consumo**, que se tomarán en función de la toxicidad y/ o gravedad del aspecto, **y la frecuencia** de generación o consumo de dicho aspecto durante la actividad. En relación con el criterio de **magnitud**, no se tomará en consideración dicha variable tal y como se analiza para los aspectos directos, al no tener valores analíticos en los que basarnos para tomar referencias, pues no depende directamente de nosotros.

En este caso, se tomará como valor de magnitud el más restrictivo, esto equivale a 5, con lo que los tomaremos todos como significativos al realiza la valoración.

Cabe descartar que la valoración tanto inicial como consecuencia de algún cambio en el desarrollo de la actividad, contexto o cambio organizativo que implique una reevaluación de los aspectos ambientales se tendrá en cuenta información obtenida de las investigaciones sobre incidentes previos que pueda influir en su capacidad para conseguir los resultados esperados de su sistema de gestión ambiental.

### 4.4 Aspectos ambientales asociados al servicio

Con el objetivo de identificar el impacto que puede tener la organización en el medio con el desarrollo de su actividad, aquellos aspectos derivados directamente de la prestación del servicio:

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO	ORIGEN	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
Gasoil (Mwh)	Agotamiento de recursos naturales	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>
Emisiones de los escapes de los vehículos de la empresa CO2 t/año	Contaminación atmosférica	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>
SO2 (t/año)	Contaminación atmosférica	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>
NOX (t/año)	Contaminación atmosférica	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>
PM (t/año)	Contaminación atmosférica	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>
CO (t/año)	Contaminación atmosférica	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>
CH4 (t/año)	Contaminación atmosférica	PRESTACIÓN DEL SERVICIO	<b>SIGNIFICATIVO</b>

### 4.5 Aspectos ambientales asociados a la sede Avenida de Andalucía

#### 4.5.1 Directos normales

A continuación, se muestran los resultados tras la evaluación de aspectos ambientales en LA VELOZ (Centro Avenida de Andalucía) realizada en febrero de 2023 con respecto al periodo 2022– 2021:

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO	ORIGEN	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
CONSUMOS			
Agua (m3)	Agotamiento de recursos naturales	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
Electricidad (Mwh)	Agotamiento de recursos naturales	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
Gasoil (l/año)	Agotamiento de recursos naturales	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Aceite Motor	Agotamiento de recursos naturales	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Lubricante	Agotamiento de recursos naturales	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Aceite caja de cambio	Agotamiento de recursos naturales	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Anticongelante	Agotamiento de recursos naturales	OFICINA Y TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Papel	Agotamiento de recursos naturales	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Tóner y cartuchos de tinta (Unidades)	Agotamiento de recursos naturales	OFICINA Y TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Addblue	Agotamiento de recursos naturales	TALLER	NO SIGNIFICATIVO

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO	ORIGEN	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
RESIDUOS			
RESIDUOS PELIGROSOS			
Aceites usados	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Aerosoles vacíos	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Anticongelante	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	SIGNIFICATIVO
Baterías de plomo	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Disolventes no halogenados	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Envases metálicos contaminados	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Envases plásticos contaminados	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Filtros de cabina	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Filtros de aceite	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Fluorescentes y lámparas de mercurio	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER Y OFICINA	SIGNIFICATIVO
Lodos de separadores	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	SIGNIFICATIVO

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO	ORIGEN	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
RESIDUOS			
RESIDUOS PELIGROSOS			
Papel de enmascarar	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Polvo de lijado	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	SIGNIFICATIVO
Restos de Pintura	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	SIGNIFICATIVO
Sepiolita contaminada	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	SIGNIFICATIVO
Soluciones acuosas de limpieza	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Trapos contaminados	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Equipos electrónicos	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO	ORIGEN	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
RESIDUOS			
RESIDUOS NO PELIGROSOS			
RSU	Contaminación de suelo y agua	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Papel y cartón	Contaminación de suelo y agua	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Plástico	Contaminación de suelo y agua	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Vidrio	Contaminación de suelo y agua	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Filtros de aire	Contaminación de suelo y agua	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Chatarra	Contaminación de suelo y agua	TALLER	NO SIGNIFICATIVO
Tóner y cartuchos de tinta (Unidades)	Contaminación de suelo y agua	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
Neumáticos	Contaminación de suelo y agua	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
Residuos industriales, Mobiliario obsoleto	Contaminación atmosférica, de suelo y agua.	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO	ORIGEN	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
VERTIDOS			
Vertidos a las aguas (m3)	Contaminación de agua	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
EMISIONES			
CO2	Contaminación atmosférica	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
N2O	Contaminación atmosférica	TALLER Y OFICINA	SIGNIFICATIVO
CH4	Contaminación atmosférica	TALLER Y OFICINA	NO SIGNIFICATIVO
SOX	Contaminación atmosférica	TALLER Y OFICINA	SIGNIFICATIVO
NOX	Contaminación atmosférica	TALLER Y OFICINA	SIGNIFICATIVO
PM	Contaminación atmosférica	TALLER Y OFICINA	SIGNIFICATIVO

ASPECTOS DIRECTOS												
DERIVADOS DE TRANSPORTE DE BIENES Y SERVICIOS, Y DEL PERSONAL												
	IMPACTO					PROBABILIDAD	CAPACIDAD DE CONTROL		SEVERIDAD CONSECUENCIAS		RESULTADO	
Consumo de combustible	Agotamiento de recursos					1	2		1		2	NO SIGNIFICATIVO
Emisiones de gases de combustión de los vehículos	Contaminación atmosférica					1	2		1		2	NO SIGNIFICATIVO

Derivado de la evaluación de aspectos ambientales de 2022 se han obtenido como significativos los siguientes aspectos:

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental
Residuos	Generación total anual de residuos peligrosos	Anticongelante
		Fluorescentes y lámparas de mercurio
		Lodos separadores
		Polvo de lijado
		Restos de pintura
		Sepiolita contaminada

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental
Emisiones	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	N <sub>2</sub> O
		SOX
		NOX
		PM

La organización aprueba objetivos para algunos de los aspectos ambientales significativos obtenidos en la evaluación (ver apartado objetivos).

## 4.5.2 Potenciales o derivados de situaciones de emergencia

Tras la reevaluación de los aspectos ambientales potenciales o derivados de situaciones de emergencia en el año 2022, se concluye con dos de los siete aspectos ambientales como **significativos**, siendo estos **derrames en carretera y vertidos**.

ASPECTOS AMBIENTALES POTENCIALES						
DERIVADOS DE SITUACIONES DE EMERGENCIA						
SITUACIÓN DE EMERGENCIA	IMPACTO	PROBABILIDAD	CAPACIDAD DE CONTROL	SEVERIDAD CONSECUENCIAS	RESULTADO	
INCENDIOS	Contaminación atmosférica, de suelo y agua	1	1	3	3	NO SIGNIFICATIVO
DERRAMES EN CARRETERA	Contaminación de suelo y agua	2	2	3	12	SIGNIFICATIVO
INUNDACIONES	Contaminación de suelo y agua	1	1	1	1	NO SIGNIFICATIVO
VERTIDOS	Contaminación de suelo y agua	2	2	3	12	SIGNIFICATIVO
FUGAS O EMISIONES INCONTROLADAS	Agotamiento de la capa de Ozono	1	2	2	4	NO SIGNIFICATIVO
DERRAME EN REPOSTAJE	Contaminación de suelo y agua	2	1	2	4	NO SIGNIFICATIVO
FUGA EN DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE	Contaminación de suelo y agua	1	1	2	2	NO SIGNIFICATIVO

## 4.5.3 Indirectos e influenciables

Tras la reevaluación de los aspectos ambientales indirectos en el año 2022, se concluye con los resultados mostrados.

ASPECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS E INFLUENCIABLES								
NATURALEZA	IMPACTO	SUBCONTRATAS DE TRANSPORTE	TALLERES	PROVEEDORES/PROVEEDORES ACEITE, GASOIL	MANTENIMIENTO EXTERNO	USUARIO	ASPECTO MEDIO AMBIENTAL IDENTIFICADO	RESULTADO
CONSUMOS	Agotamiento Recursos materiales	X		X			Consumo de gasoil	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Consumo de agua	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Consumo de energía eléctrica	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Consumo de aceites	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X			X	Consumo de productos de limpieza	<b>SIGNIFICATIVO</b>
EMISIONES	Contaminación atmosférica	X		X			Emisiones de gases de combustión de los vehículos	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Emisiones de COVS	<b>SIGNIFICATIVO</b>
RUIDOS	Atención de la calidad acústica	X	X	X	X		Ruido exterior de las instalaciones	<b>SIGNIFICATIVO</b>
VERTIDOS	Contaminación de agua			X			Vertidos de aguas	<b>SIGNIFICATIVO</b>

ASPECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS E INFLUENCIABLES								
NATURALEZA	IMPACTO	SUBCONTRATAS DE TRANSPORTE	TALLERES	PROVEEDORES/PROVEEDORES ACEITE, GASOIL	MANTENIMIENTO EXTERNO	USUARIO	ASPECTO MEDIO AMBIENTAL IDENTIFICADO	RESULTADO
RESIDUOS	Contaminación atmosférica, contaminación de aguas y suelos	X	X	X	X		Aceites usados	SIGNIFICATIVO
		X	X		X	X	Mezcla de Residuos Municipales	SIGNIFICATIVO
		X	X		X	X	Papel y cartón	SIGNIFICATIVO
		X	X		X	X	vidrio	SIGNIFICATIVO
		X	X		X	X	Envases plásticos no contaminados	SIGNIFICATIVO
		X	X				Chatarra	SIGNIFICATIVO
		X	X	X			Neumático	SIGNIFICATIVO
		X	X				Aerosoles vacíos	SIGNIFICATIVO
		X	X	X			Anticongelante	SIGNIFICATIVO
		X	X	X			Baterías de plomo	SIGNIFICATIVO
			X				Disolvente no halogenado	SIGNIFICATIVO
			X				Envases metálicos contaminados	SIGNIFICATIVO
			X				Envases plásticos contaminados	SIGNIFICATIVO
		X	X				Filtros de aire	SIGNIFICATIVO
		X	X				Filtros cabina	SIGNIFICATIVO
X	X				Filtros de aceite	SIGNIFICATIVO		

ASPECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS E INFLUENCIABLES								
NATURALEZA	IMPACTO	SUBCONTRATAS DE TRANSPORTE	TALLERES	PROVEEDORES/PROVEEDORES ACEITE, GASOIL	MANTENIMIENTO EXTERNO	USUARIO	ASPECTO MEDIO AMBIENTAL INDENTIFICADO	RESULTADO
			X				Fluorescentes y lámparas de mercurio	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Lodos separadores	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Máquina BIOSPEED HOT	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Papel de enmascara	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Polvo de lijado	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Restos de pintura	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Sepiolita contaminada	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X	X			Soluciones acuosas de limpieza	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Trapos contaminados	<b>SIGNIFICATIVO</b>

## 4.6 Aspectos ambientales asociados a la sede Calle tuerca 2

### 4.6.1 Directos normales

A continuación, se muestran los aspectos ambientales identificados:

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
CONSUMOS		
Electricidad (Mwh)	Agotamiento de recursos naturales	NO SIGNIFICATIVO
Papel	Agotamiento de recursos naturales	NO SIGNIFICATIVO
Toner	Agotamiento de recursos naturales	NO SIGNIFICATIVO
Agua (m3)	Agotamiento de recursos naturales	NO SIGNIFICATIVO
Gasoil (l/año)	Agotamiento de recursos naturales	NO SIGNIFICATIVO

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
RESIDUOS		
RESIDUOS PELIGROSOS		
Fluorescentes y lámparas de mercurio	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Lodos de separadores	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Sepiolita contaminada	Contaminación de suelo y agua	SIGNIFICATIVO
Equipos eléctricos y electrónicos	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Trapos contaminados	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Baterías	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Envases metálicos	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Envases de plástico contaminados	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Envases de aerosoles vacíos	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Aceite usado	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Residuos que contienen sustancias peligrosas (ADBLUE)	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
<b>RESIDUOS</b>		
<b>RESIDUOS NO PELIGROSOS</b>		
RSU	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Papel y cartón	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Plástico	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO
Tóner y cartuchos de tinta	Contaminación de suelo y agua	NO SIGNIFICATIVO

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	SIGNIFICATIVO/ NO SIGNIFICATIVO
<b>VERTIDOS</b>		
Vertidos a las aguas (m3)	Contaminación de agua	NO SIGNIFICATIVO
<b>EMISIONES</b>		
CO2	Contaminación atmosférica	NO SIGNIFICATIVO
N2O	Contaminación atmosférica	SIGNIFICATIVO
CH4	Contaminación atmosférica	NO SIGNIFICATIVO
SOX	Contaminación atmosférica	NO SIGNIFICATIVO
NOX	Contaminación atmosférica	NO SIGNIFICATIVO
PM	Contaminación atmosférica	SIGNIFICATIVO

Derivado de la evaluación de aspectos ambientales de 2022 se han obtenido como significativos los siguientes aspectos:

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental
Residuos	Generación total anual de residuos peligrosos	Sepiolita contaminada
Emisiones	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	N <sub>2</sub> O
		PM

## 4.6.2 Potenciales o derivados de situaciones de emergencia

Tras la reevaluación de los aspectos ambientales potenciales o derivados de situaciones de emergencia en el año 2022, se concluye con dos de los siete aspectos ambientales como **significativos**, siendo estos **derrames en carretera y vertidos**.

ASPECTOS AMBIENTALES POTENCIALES						
DERIVADOS DE SITUACIONES DE EMERGENCIA						
SITUACIÓN DE EMERGENCIA	IMPACTO	PROBABILIDAD	CAPACIDAD DE CONTROL	SEVERIDAD CONSECUENCIAS		RESULTADO
INCENDIOS	Contaminación atmosférica, de suelo y agua	1	1	3	3	NO SIGNIFICATIVO
DERRAMES EN CARRETERA / VERTIDOS	Contaminación de suelo y agua	2	2	3	12	SIGNIFICATIVO
INUNDACIONES	Contaminación de suelo y agua	1	1	1	1	NO SIGNIFICATIVO
FUGAS O EMISIONES INCONTROLADAS	Agotamiento de la capa de Ozono	1	2	2	4	NO SIGNIFICATIVO
DERRAME EN REPOSTAJE	Contaminación de suelo y agua	2	1	2	4	NO SIGNIFICATIVO
FUGA EN DEPOSITO DE COMBUSTIBLE	Contaminación de suelo y agua	1	1	2	2	NO SIGNIFICATIVO
VERTIDOS	Contaminación de suelo y agua	2	2	3	12	SIGNIFICATIVO

## 4.6.3 Indirectos e influenciables

Tras la reevaluación de los aspectos ambientales indirectos en el año 2021, se concluye con los resultados mostrados.

ASPECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS E INFLUENCIABLES								
NATURALEZA	IMPACTO	SUBCONTRATAS DE TRANSPORTE	TALLERES	PROVEEDORES/SUBPROVEEDORES ACEITE, GASOIL	MANTENIMIENTO EXTERNO	USUARIO	ASPECTO MEDIO AMBIENTAL IDENTIFICADO	RESULTADO
CONSUMOS	Agotamiento Recursos materiales	X		X			Consumo de gasoil	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Consumo de agua	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Consumo de energía eléctrica	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Consumo de aceites	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X			X	Consumo de productos de limpieza	<b>SIGNIFICATIVO</b>
EMISIONES	Contaminación atmosférica	X		X			Emisiones de gases de combustión de los vehículos	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Emisiones de COVS	<b>SIGNIFICATIVO</b>
RUIDOS	Atención de la calidad acústica	X	X	X	X		Ruido exterior de las instalaciones	<b>SIGNIFICATIVO</b>
VERTIDOS	Contaminación de agua			X			Vertidos de aguas	<b>SIGNIFICATIVO</b>

ASPECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS E INFLUENCIABLES								
NATURALEZA	IMPACTO	SUBCONTRATAS DE TRANSPORTE	TALLERES	PROVEEDORES/SUBPROVEEDORES ACEITE, GASOIL	MANTENIMIENTO EXTERNO	USUARIO	ASPECTO MEDIO AMBIENTAL IDENTIFICADO	RESULTADO
REDISUOS	Contaminación atmosférica, contaminación de aguas y suelos	X	X	X	X		Aceites usados	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X		X	X	Mezcla de Residuos Municipales	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X		X	X	Papel y cartón	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X		X	X	Vidrio	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X		X	X	Envases plásticos no contaminados	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X	X			Baterías de plomo	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Envases plásticos contaminados	<b>SIGNIFICATIVO</b>
		X	X				Filtros de aceite	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Sepiolita contaminada	<b>SIGNIFICATIVO</b>
			X				Trapos contaminados	<b>SIGNIFICATIVO</b>

## 5 OBJETIVOS, METAS Y SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL

### 5.1 Objetivos 2022-2023

En el año 2022 se planteó el siguiente objetivo ambiental, derivado de la evaluación de aspectos ambientales significativos y resultado de la Revisión por la Dirección.

- **Objetivo 3:** Reducir el impacto ambiental derivado de la prestación del servicio  
Meta: Reducir en un 2% el consumo de combustible con respecto al año anterior (litros/100km)

A continuación, se explican el grado de consecución de los objetivos de LA VELOZ y seguimiento de los mismos:

Grado de consecución				
<b>Objetivo 3:</b>	<b>Durante 2021-2022 se ha obtenido los siguientes valores:</b>			
	LV CRTM	Kilómetros	Litros Gasoil	Consumo Gasóleo (Litros/100km)
	TOTAL 2021	9.526.290,00	3.487.967,34	36,61
	TOTAL 2022	9.510.867,00	3.509.592,94	36,90
Si comparamos el 2022 con el 2021 vemos que en el caso de La Veloz CRTM disminuye el consumo de gasóleo (l/100km) un 0,03%.				

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

LV FOMENTO	Kilómetros	Litros Gasoil	Consumo Gasóleo (Litros/100km)
TOTAL 2021	5.643.145,00	1.810.015,71	32,07
TOTAL 2022	7.059.920,00	2.249.411,50	31,86

Si comparamos el consumo de gasóleo (l/100km) de La Veloz Fomento de 2022 con el de 2021 vemos que disminuye un 0,66 %.

En conclusión, se considera que el objetivo no se ha cumplido, al no haber reducido más de un 2% el consumo de combustible.

**\*Nota:** La suma de ambos porcentajes es el resultado de la Veloz Total.

En el año 2023 se planteó el siguiente objetivo ambiental, derivado de la evaluación de aspectos ambientales significativos y resultado de la Revisión por la Dirección.

- **Objetivo 3:** Reducir el impacto ambiental derivado de la prestación del servicio  
Meta: Reducir en un 2% el consumo de combustible con respecto al año anterior (litros/100km)

Objetivo 3: Reducir el impacto ambiental derivado de la prestación del servicio					
Meta: Reducir en un 2% el consumo de combustible con respecto al 2022 (litros/100km)					
Acciones	Plazo	Recursos	Responsable	Indicador	Seguimiento
Publicación de tasa de consumo de combustible al personal	Año 2023	Jornadas de personal	Responsable SGI	Número de publicaciones/año	Anual
Renovación del 4% de la flota	Todo 2023	Económicos	Responsable SGI	Número de vehículos renovados/total.	Anual
Formación de consumos y residuos.	Año 2023	Jornadas de personal	Responsable SGI	Número de formaciones/año	Anual
Seguimiento de indicadores relativos a consumo 2022	Todo 2023	Jornadas de personal	Responsable SGI	N/A	Semestral
Seguimiento de indicadores relativos a consumo 2023	Todo 2023	Jornadas de personal	Responsable SGI	N/A	Semestral
Comparación de los resultados del 2022 y 2023 de CRTM y FOMENTO	Todo 2023	Jornadas de personal	Responsable SGI	N/A	Anual
Formación en materia de conducción eficiente y los peligros en la carretera.	Año 2023	Jornadas de trabajo del personal implicado. Recursos formativos/didácticos. Manuales y protocolos del Plan de Calidad del CRTM y el Sistema de Gestión de Calidad que apliquen.	Responsable de recursos humanos. Responsable de SGI.	Nº de incorporaciones formadas /Nº de incorporaciones semestralmente	Cuando se produzca una nueva incorporación.

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

LV CRTM	Kilómetros	Litros Gasoil	Consumo Gasóleo (Litros/100km)
PRIMER SEMESTRE 2022	4.904.700,00	1.754.781,43	35,76
PRIMER SEMESTRE 2023	4.660.983,00	1.741.163,78	37,35

Si comparamos el consumo de gasóleo (l/100km) de La Veloz CRTM del primer semestre de 2023 con el 2022 vemos que ha aumentado un 4,45 %.

LV FOMENTO	Kilómetros	Litros Gasoil	Consumo Gasóleo (Litros/100km)
PRIMER SEMESTRE 2022	3.356.604,00	1.053.112,39	31,35
PRIMER SEMESTRE 2023	4.185.625,00	1.402.174,91	33,50

Si comparamos el consumo de gasóleo (l/100km) de La Veloz Fomento del primer semestre de 2023 con el 2022 vemos que ha aumentado un 6,86%.

Analizando los datos se observa que tanto en La Veloz CRTM como en La Veloz Fomento el consumo de combustible ha aumentado, por lo tanto hasta ahora no se está cumpliendo el objetivo.

\*Nota: La suma de ambos porcentajes es el resultado de La Veloz Total.

## 6 COMPORTAMIENTO AMBIENTAL

Según se ha explicado anteriormente, La Veloz opera en los centros de: Avd. de Andalucía Km 9 y Calle de La Tuerca 2.

Aquellos aspectos derivados de la prestación del servicio serán unificados en una misma tabla (apartados 6.1, 6.2 y 6.3), mientras que los consumos y los residuos que se han generado específicamente en una instalación se analizarán en diferentes tablas, en las que se especifica la instalación que ha producido estos consumos o residuos. Para determinar esta información, se han tenido en cuenta entre otros aspectos:

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Las cantidades de residuos (peligrosos y no peligrosos), así como consumo de materia prima y producto de Avenida de Andalucía 9, se han declarado estimando un porcentaje del 45,73% ya que en esta instalación también se realiza la totalidad de los mantenimientos. Para el resto de los aspectos, como, por ejemplo, consumo de agua y luz se estiman teniendo en cuenta la siguiente relación: el 19,49% para Avenida de Andalucía.

- 1- Las instalaciones de La Veloz (Avenida de Andalucía Km 9) se comparten con 2 empresas, por lo que los datos se han declarado estimando un porcentaje del 45,73% (Porcentaje de La Veloz Total). Por otro lado los datos relativos a consumo de agua y energía, así como las cantidades de residuos peligrosos y no peligrosos generados pertenecen al grupo SAMAR, esta información no se puede obtener directamente por empresa, por lo que estos datos se estiman teniendo en cuenta el siguiente porcentaje 19,48% (Porcentaje La Veloz Avenida de Andalucía)
- 2- En las instalaciones de la Calle de la Tuerca 2, se desarrollan tareas de oficina, lavadero, repostaje y campa, por lo que en estas instalaciones La Veloz asume el 100% del desempeño ambiental ya que es la única empresa que opera en estas instalaciones. Lo que hace que a la hora de calcular el desempeño ambiental no haya que aplicar ningún porcentaje.

### LA VELOZ

Año	2021	2022
Empleados	244	281
Km AV ANDALUCÍA	5.643.145,00	7.059.920,00
Km CALLE TUERCA	9.526.290,00	9.510.867,00
<b>Total Km</b>	<b>15.169.435,00</b>	<b>16.570.787,00</b>
Litros AV ANDALUCÍA	1.810.015,71	2.249.411,50
Litros CALLE TUERCA	3.487.967,34	3.509.592,94
<b>Total litros</b>	<b>5.297.983,05</b>	<b>5.759.004,44</b>
Consumo l/100	34,93	34,75

### 6.1 Residuos peligrosos LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCÍA

	GRUPO SAMAR (kg)	GRUPO SAMAR (Tn)	LA VELOZ FOMENTO (Tn)
ACEITE USADO	23480	23,4800	4,57
AEROSOLES VACIOS	311	0,3110	0,06
ANTICONGELANTE	1480	1,4800	0,29
BATERIAS DE PLOMO	8884	8,8840	1,73
DISOLVENTE NO HALOGENADO	200	0,2000	0,04
ENVASES METALICOS CONT	98	0,0980	0,02
ENVASES PLASTICOS CONT	97,5	0,0975	0,02
FILTROS DE CABINA	0	0,0000	0,00
FILTROS DE ACEITE	2511,5	2,5115	0,49
FLUORESCENTES	55	0,0550	0,01
LODOS CON HIDRACARBUIROS	24365	24,3650	4,75
PAPEL DE ENMASCARAR	0	0,0000	0,00
POLVO DE LIJADO	206	0,2060	0,04
RESTOS DE PINTURA	140	0,1400	0,03
SEPIOLITA CONTAMINADA	67	0,0670	0,01
SOLUCIONES ACUOSA	0	0,0000	0,00
TRAPOS, ALGODONES CONT	1184,5	1,1845	0,23
EQUIPOS ELECTRICOS/ELECTRONICOS	0	0,0000	0,00

### 6.2 Residuos peligrosos LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA

	GRUPO SAMAR (kg)	GRUPO SAMAR (Tn)	LA VELOZ (Tn)
Baterías de plomo	0	0	0
Lodos de separadores	0	0	0
Sepiolita contaminada	60	0,06	0,06
Equipos eléctricos y electrónicos	0	0	0
Trapos contaminados	0	0	0
Envases metálicos contaminados	52	0,052	0,052
Envases de plástico contaminados (GRG buen estado)	300	0,3	0,3
Residuos que contienen sustancias peligrosas (ADBLUE)	0	0	0
Envases aerosoles vacíos	1	0,001	0,001
Aceite usado	200	0,2	0,2

### 6.3 Residuos peligrosos TOTALES

Todos los Residuos Peligrosos se destinan adecuadamente según su naturaleza entregándose a gestores o entidades autorizadas para su tratamiento. En las instalaciones de AUTOCARES SAMAR, S.A de Avenida de Andalucía km 9, y LA VELOZ Calle Tuerca, se gestionan todos los residuos del GRUPO SAMAR, S.A.

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

TOTAL RESIDUOS PELIGROSOS AÑO 2022		
GRUPO SAMAR (Avenida de Andalucía)	63.079,50 Kg	63,079 Tn
LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCIA	12.290,41 kg	12,290 Tn
LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA	613 kg	0,613 Tn
<b>TOTAL LA VELOZ</b>	<b>75.982,91 kg</b>	<b>75,982 Tn</b>

### 6.4 Residuos no peligrosos LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCÍA

RNP	Chatarra	Neumáticos	Papel y Cartón	Vidrio	Mezcla de Residuos Municipales (orgánico)	Envases plásticos no contaminados	Filtros de aire	Toners
TOTAL G SAMAR (KG)	13.820	41.740	490	475	510	440	0	1,2
LA VELOZ (Kg)	2.692,69	8.132,62	95,47	92,55	99,37	85,73	0	0,2334
LA VELOZ (tn)	2,69	8,13	0,095	0,093	0,099	0,086	0	0,0002

### 6.5 Residuos no peligrosos LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA

RNP	Tóner y cartuchos de tinta	Papel y Cartón	Envases plásticos no contaminados	Mezcla de Residuos Municipales
LA VELOZ CRTM (Kg)	1,5	350	245	770
LA VELOZ CRTM(Tn)	0,0015	0,35	0,245	0,77

## 6.6 Residuos no peligrosos TOTALES

TOTAL RESIDUOS NO PELIGROSOS AÑO 2022		
GRUPO SAMAR (Avenida de Andalucía)	57.476,20 kg	57,476 Tn
LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCIA	11.198,66 Kg	11,198 Tn
LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA	1.366,50 Kg	1,366 Tn
<b>TOTAL LA VELOZ</b>	<b>70.041,36 Kg</b>	<b>70,041 Tn</b>

## 6.7 Consumos de materiales y materias primas LA VELOZ AVENIDA ANDALUCIA

En relación con el gasto másico anual de los distintos materiales, excluyendo los productos energéticos y el agua las cantidades consumidas en LA VELOZ para el periodo de 2022 son las siguientes:

Consumos MP	Aceite Motor	Aceite caja de cambio	Anticongelante	Addblue	Papel	Lubricante
TOTAL G SAMAR (Tn)	22,492	6,115	25,933	571,301	0,068	1,317
LA VELOZ FOMENTO (Kg)	4.382,34	1.191,45	5.052,79	111.312,31	13,25	256,60
LA VELOZ FOMENTO (tn)	4,382	1,191	5,053	111,312	0,01325	0,2566

## 6.8 Consumos materias prima LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA

En relación con el gasto másico anual de los distintos materiales, excluyendo los productos energéticos y el agua las cantidades consumidas en LA VELOZ para el periodo de 2022 son las siguientes:

Consumos MP	Consumo de papel	Consumo de tóner
LA VELOZ CRTM (KG)	3	1,5
LA VELOZ CRTM(Tn)	0,003	0,0015

## 6.9 Consumo energético

- **Consumo de gasoil**

El consumo de gasoil que realiza LA VELOZ está derivado exclusivamente de los vehículos de la empresa, no de ningún proceso productivo ni de sistemas de calefacción.

Como los valores de consumo de gasoil los obtenemos en litros, lo primero que tenemos que hacer es realizar el cambio de dichos litros a unidades de energía (MWh). Para ello empleamos el siguiente factor de conversión:

Energía	KWh/L
1 litro de gasóleo	9,99

<https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022>

(En la Hoja "Fuel Properties" línea 27 del Excel adjunto)

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

CONSUMO ENERO-DICIEMBRE 2022			
TOTAL LA VELOZ	LITROS	Factor de conversión	Mwh
	5.759.004,44	9,99 kWh/L	57.532,45

*Nota: dato obtenido de la suma de Mwh para LA VELOZ CRTM y la parte proporcional de Mwh de LA VELOZ FOMENTO respecto al total del grupo del Catálogo ambiental 2022.*

- Consumo de energía eléctrica**

La organización no dispone en la actualidad de instalaciones de autoconsumo (energías renovables).

A continuación, se facilitan los datos de consumo total de LA VELOZ en las instalaciones de Avd. de Andalucía, Km 9 y Calle de la Tuerca estimada según la metodología indicada en la presente declaración:

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA	
Consumo de electricidad (Mwh)	
Grupo SAMAR (Avenida de Andalucía)	258,39

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA	
Consumo de electricidad (Mwh)	
LA VELOZ Avda. Andalucía	50,34
LA VELOZ Calle de la Tuerca	51,42

- Consumo energético total**

Eficiencia Energética		
GRUPO SAMAR (Avenida de Andalucía)		
Consumo de electricidad Mwh	Consumo de Combustible Mwh	TOTAL Mwh
258,39	93.783,80	94.042,19

Eficiencia Energética
-----------------------

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Consumo de electricidad Mwh LA VELOZ AVENIDA ANDALUCIA	Consumo de Combustible Mwh LA VELOZ AVENIDA ANDALUCÍA	TOTAL Mwh
50,34	22.471,62	22.521,96

Eficiencia Energética		
Consumo de electricidad Mwh LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA	Consumo de Combustible Mwh LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA	TOTAL Mwh
51,42	35.060,83	35.112,25

Respecto a la instalación de sistemas de ahorro energético en LA VELOZ para el periodo declarado, se han instalado luminarias led para mejorar la eficiencia energética de las instalaciones.

Por otra parte:

- El “consumo total de energía renovable”, es 0, no disponiendo de fuente para el consumo de energías renovables.
- La “generación total de energía renovable”, es 0, no disponiendo de fuente de generación de energías renovables.

CONSUMO ENERGÉTICO TOTAL AÑO 2022	
GRUPO SAMAR (Avenida de Andalucía)	94.042,19
LA VELOZ AVENIDA DE ANDALUCIA	22.521,96
LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA	35.112,25
<b>TOTAL LA VELOZ</b>	<b>57.634,22</b>

### 6.10 Consumo de agua

A continuación, se facilitan los datos de consumo total del Grupo Samar en las instalaciones de Avd. de Andalucía, Km 9 y los datos de consumo de agua estimada según la metodología indicada en el apartado 1 de la presente declaración aplicables a LA VELOZ con sede en la ubicación mencionada y los datos de consumo para LA VELOZ Calle de la Tuerca:

CONSUMO DE AGUA 2022	
CENTROS	m <sup>3</sup>
Grupo Samar (Av. de Andalucía)	2748,00
LA VELOZ (Av. De Andalucía)	535,42
LA VELOZ (Calle de la Tuerca)	2528,00

<b>TOTAL LA VELOZ</b>	3063,42
-----------------------	---------

## 6.11 Emisiones atmosféricas

Las instalaciones de LA VELOZ en ambos centros, no disponen de focos de contaminación industrial conforme al RD 100/2011 por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación. Las emisiones a la atmósfera derivadas de la actividad de la flota de LA VELOZ se asocian a los vehículos que utiliza para la prestación de sus servicios.

Estos vehículos cumplen la legislación vigente disponiendo de los certificados de Inspección técnica correspondiente que así lo acreditan. Dichos certificados acreditan que no se ha detectado en ningún vehículo de la flota de LA VELOZ un exceso de cantidad de emisiones de aire.

Además, cabe destacar los numerosos esfuerzos realizados por la organización, para la reducción de emisiones:

- Compra de vehículos de última generación tecnológica EURO V y EURO VI.
- Empleo de Adblue en los vehículos de la flota, utilizado para reducir las emisiones causadas por los escapes de los motores diésel, mediante un proceso denominado reducción catalítica selectiva.
- Formación continua en conducción eficiente facilitada a los conductores de LA VELOZ
- Correcto mantenimiento de los vehículos, que los conserva en perfectas condiciones, permite una combustión correcta y consigue reducir el consumo y emisiones de contaminantes.

Por estos motivos consideramos que los vehículos de la flota de LA VELOZ respetan los valores límites aplicables al sector. De manera indirecta se pueden obtener las emisiones producidas por los focos móviles (autobuses) durante 2022, obteniendo los siguientes resultados:

LA VELOZ C TUERCA				LA VELOZ AV ANDALUCIA			
Cantidad	Tipo de gas	Factor de emisión	Emisiones (t)	Cantidad	Tipo de gas	Factor de emisión	Emisiones (t)
3.509.592,94 ud	CO2	2,483 Kg CO <sub>2</sub> /ud	8.714,32	2.249.411,50 ud	CO2	2,483 Kg CO <sub>2</sub> /ud	5.585,29
	N2O	0,130 g N <sub>2</sub> O/ud	0,46		N2O	0,130 g N <sub>2</sub> O/ud	0,29
	CH4	0,053 g CH <sub>4</sub> /ud	0,19		CH4	0,053 g CH <sub>4</sub> /ud	0,12
7.059.920 km	SOX	0,004 g SO <sub>x</sub> /Km	0,03	9.510.867 km	SOX (g)	0,004 g SO <sub>x</sub> /Km	0,04
	NOX	5,312 g NO <sub>x</sub> /Km	37,50		NOX (g)	5,312 g NO <sub>x</sub> /Km	50,52

	PM	0,1 g PM/Km	0,71		PM (g)	0,1 g PM/Km	0,95
--	----	-------------	------	--	--------	-------------	------

\*Cálculos de emisiones (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, CH<sub>4</sub>) se realizan teniendo en cuenta la edad media de la flota y en base a los factores de emisión medios por km del año 2009, clase de vehículo P Gasóleo, de la Tabla 7.3.11 del Inventario Nacional de Emisiones a la Atmósfera 1990-2012 (PDF adjunto en el correo: nombre del documento "Transporte por Carretera") datos extraídos de la Tabla 7.3.11.- Factores de emisión medios por kilómetro recorrido según categoría de vehículos. Datos utilizados: SO<sub>2</sub>: 0,004 g SO<sub>2</sub>/Km; NO<sub>x</sub>: 5,312 g NO<sub>x</sub>/Km.

Para el cálculo del PM los datos se han sacado del PDF "EMISIONES DE ESCAPE DE AUTOBUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO" (EMBARQ), el dato del factor de conversión se encuentra en el Apéndice 1 (Tabla 1: Normas europeas sobre emisiones en g/km), en este caso se escoge el valor de la Norma Euro VI que marca que el factor de conversión para el PM = 0,1gPM/Km.

El resto de factores de conversión han sido extraídos de MITECO

\*Cada Litro de combustible equivale a 1 unidad (ud), así es como se calcula en la calculadora de Huella de Carbono de MITECO.

## 6.12 Emisiones anuales de gases de efecto invernadero TOTALES:

Se han estimado las emisiones de CO<sub>2</sub> a las atmosferas derivadas del consumo eléctrico y consumo de combustible en LA VELOZ:

L COMBUSTIBLE AÑO 2022			kWh energía eléctrica AÑO 2022		
Litros combustible La Veloz (Calle Tuerca)			kWh La Veloz (Calle Tuerca)		
3.509.592,94			51.418,38		
Litros combustible La Veloz (Avenida de Andalucía)			kWh La Veloz (Avenida de Andalucía)		
2.249.411,50			50.343,94		
Combustible Total La Veloz	Factor de conversión	T CO <sub>2</sub>	kWh energía eléctrica Total La Veloz	Factor de conversión	T CO <sub>2</sub>
5.759.004,44	2,483 Kg CO <sub>2</sub> / ud	14.299,61	101.762,32	0,27 Kg CO <sub>2</sub> / kWh	27,48

T CO <sub>2</sub> TOTALES
14.327,09

\*Cálculos de emisiones se realizan teniendo en cuenta los factores de emisión de MITECO

### 6.13 Generación de ruidos

El ruido generado por LA VELOZ es el propio de las actividades de mantenimiento de los vehículos, lavado de los mismos y tránsito dentro de las instalaciones. Según La Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica de 25.02.11 del Ayuntamiento de Madrid la zona es de tipo IV (área especialmente ruidosa) uso industrial y por el RD1367/2007 denominación b. Según esto los límites de niveles sonoros transmitidos al medio ambiente exterior: día y tarde 65 LkAeq5s, y noche 55 LkAeq5s. Hasta la fecha, no se han producido ni quejas, ni denuncias de ninguna parte interesada. Se ha realizado un ensayo voluntario de ruidos con fecha 03/08/2015 declarando Conformidad con los niveles sonoros en ambiente exterior.

## 6.14 Biodiversidad

Según el reglamento EMAS III es conveniente la inclusión en la Declaración Ambiental de un indicador de biodiversidad, el cual relacione el número de metros cuadrados edificados y el número de trabajadores que integran La Veloz:

Dirección	Uso total del suelo	Superficie sellada total	Superficie total en el centro orientada según su naturaleza	Superficie total fuera del centro orientada según la naturaleza
Avenida de Andalucía km 9	8.630	8.630	0	0
Calle de la Tuerca	164	164	0	0

*Nota: datos sacados de la sede electrónica del catastro*

Dirección	Uso total del suelo/Nº Empleados	Superficie sellada total/Nº Empleados	Superficie total en el centro orientada según su naturaleza/Nº Empleados	Superficie total fuera del centro orientada según la naturaleza/Nº Empleados
Avenida de Andalucía km 9	269,6875	269,6875	0	0
Calle de la Tuerca	0,659	0,659	0	0

## 6.15 Cumplimiento de la legislación

LA VELOZ, S.A conocen los requisitos legales de carácter ambiental aplicables a las organizaciones, cumple con todos los requisitos de la legislación ambiental aplicable a las actividades de la empresa, y cuenta con las siguientes licencias:

AVENIDA DE ANDALUCÍA KM 9-28021 MADRID			
PERMISOS	FECHA	EMPRESAS	LEY
LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO (ACTIVIDAD: PARQUE DE AUTOBUSES, ESTACIONAMIENTO, MANTENIMIENTO, OFICINAS DE CONTROL Y EXPLOTACION)	23.04.98 EXP: 112/98/2	AUTOCARES SAMAR, S.A Y LA VELOZ, S.A	Ordenanza Municipal de Tramitación de Licencias Urbanísticas. Ayuntamiento de Madrid.
INFORME PRELIMINAR DE SITUACIÓN DEL SUELO	Informe preliminar y de situación del suelo: NIRI: 28/86208	GRUPO SAMAR, S.A Y LA VELOZ, S.A	Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	Seguro de Responsabilidad Medioambiental y civil, por contaminación con HDI seguros. Firmado el 5/07/2011	GRUPO SAMAR, S.A	Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular
DEPOSITO DE 10.000 L (superficie, exterior, gasóleo A, doble pared)	Certificado de inscripción en el registro de instalaciones petrolíferas de la CAM nº 2013-IP-0004-0000-09-000760-000-00 de 14.11.13. Nº Expediente: 2021 17 IP04 IP 0620 (REV). Fecha Revisión: 24/08/2021	LA VELOZ, S.A	MI-IP-04 "instalaciones para suministro a vehículos" aprobada por el RD 706/2017 de 7 de julio y modificada por el RD1523/1999 de 01 de octubre

CALLE DE LA TUERCA, 1, 28522 RIVAS-VACIAMADRID, MADRID, 49-28007

LA VELOZ, S.A

PERMISO	FECHA	LEY
LICENCIA DE ACTIVIDAD	Licencia de actividad - Calle de la Tuerca, 1, 28522 Rivas-Vaciamadrid, Madrid Baja - Expediente 001848/2005 STC con fecha 07/03/2008.	Ordenanza Municipal de Tramitación de Licencias Urbanísticas. Ayuntamiento de Madrid.
REGISTRO DE PEQUEÑO PRODUCTOR DE RP'S	Fecha 01/08/2018 NIMA: 2800030257 Nº Inscripción: 13P02A1700021138N	Ley 5/2003, de 20 de marzo de 2003, de residuos de la CAM.
CONTRATO DE CESION DE RESIDUOS PELIGROSOS A AUTOCARES SAMAR, S.A	Fecha 23.09.2013	Ley 5/2003, de 20 de marzo de 2003, de residuos de la CAM Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular
IDENTIFICACIÓN INDUSTRIAL.	Con registro de entrada 31.01.2008	Ley 10/1993 sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento.
INFORME PRELIMINAR DE SITUACIÓN DEL SUELO	Del 18 de octubre de 2019	Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

El grado de cumplimiento de los requisitos legales, así como otros requisitos, es comunicado a la Dirección. En base a su compromiso con el medio ambiente, la Dirección, asegura que se disponen de los recursos imprescindibles para garantizar con el cumplimiento total de los requisitos legales. En caso de encontrar de manera puntual, algún incumplimiento, este se subsana de manera inmediata, haciendo uso de los recursos necesarios.

## 7 INDICADORES BÁSICOS Y PERTINENTES

A continuación, se muestra la relación para el año 2020 entre los consumos anuales y la relación de trabajadores y km totales recorridos con el objetivo de poder realizar posteriormente la comparativa con los años anteriores.

Los parámetros utilizados para el tratamiento de los datos han sido:

**Cifra A:** Consumo total o cantidad total generada

**Cifra B:** Trabajadores adscritos al centro de trabajo con capacidad de influir sobre el medio ambiente

**Cifra C:** Km totales recorridos por la organización

Se relacionan de la siguiente manera:

$$RELACION R = \frac{A}{B}$$

$$RELACION S = \frac{A}{C}$$

Las unidades de medida para la relación R son las siguientes:

<b>Eficiencia energética</b>	Mwh/N.º trabajadores
<b>Consumos de materiales</b>	Tn/N.º trabajadores
<b>Agua</b>	m <sup>3</sup> /N.º trabajadores
<b>Residuos</b>	Tn/N.º trabajadores
<b>Emisiones</b>	Tn/ N.º trabajadores
<b>Biodiversidad</b>	m <sup>2</sup> /N.º trabajadores

## 7.1 TABLA RESUMEN DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ AV ANDALUCIA

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022				
			Cifra A	Cifra B	Cifra C	Relación R	Relación S
			Consumo total anual	Nº de trabajadores	Km total anual	(A/B)	(A/C)
Eficiencia Energética	Consumo de energía anual	Electricidad (Mwh)	50,344	32	7059920,00	1,5732	7,1310
	<b>Consumo de gasoil</b>	<b>Mwh</b>	22689,814	32	7059920,00	709,0567	3213,8911
	<b>TOTAL</b>	<b>Mwh</b>	22740,158	32	7059920,00	710,6299	3221,0220
Eficiencia en el consumo de materiales	Consumo anual (t)	Aceite Motor	10,2861	32	7059920,00	0,3214	1,4570
		Lubricante	0,6023	32	7059920,00	0,0188	0,0853
		Aceite caja de cambio	2,7965	32	7059920,00	0,0874	0,3961
		Anticongelante	11,8597	32	7059920,00	0,3706	1,6799
		Papel	0,0311	32	7059920,00	0,0010	0,0044
		Tóner y cartuchos de tinta (Unidades)	0,0007	32	7059920,00	0,0000	0,0001
		Addblue	261,2682	32	7059920,00	8,1646	37,0072
		Agua	Consumo total de agua	Agua (m3)	535,420	32	7059920,00
Combustibles	Consumo	Gasoil (l/año)	2249411,500	32	7059920,00	70294,1094	318617,1373
Residuos	Generación total de residuos No peligrosos	RSU	0,233234	32	7059920,00	0,0073	0,0330
		Papel y cartón	0,224	32	7059920,00	0,0070	0,0317
		Plástico	0,201	32	7059920,00	0,0063	0,0285
		Vidrio	0,217	32	7059920,00	0,0068	0,0308
		Filtros de aire	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000
		Chatarra	6,32018	32	7059920,00	0,1975	0,8952
		Tóner y cartuchos de tinta (Unidades)	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000
		Neumáticos	19,089	32	7059920,00	0,5965	2,7038
		Residuos industriales, Mobiliario obsoleto	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000
		<b>Total residuos No peligrosos</b>	<b>26,285</b>	32	7059920,00	0,8214	3,7231

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022					
			Cifra A	Cifra B	Cifra C	Relación R	Relación S	
			Consumo total anual	Nº de trabajadores	Km total anual	(A/B)	(A/C)	
Residuos	Generación total anual de residuos peligrosos	Aceites usados	10,738	32	7059920,00	0,3356	1,5210	
		Aerosoles vacíos	0,142	32	7059920,00	0,0044	0,0201	
		Anticongelante	0,67684	32	7059920,00	0,0212	0,0959	
		Baterías de plomo	4,063	32	7059920,00	0,1270	0,5755	
		Disolvente no halogenados	0,091	32	7059920,00	0,0029	0,0130	
		Envases metálicos contaminados	0,045	32	7059920,00	0,0014	0,0063	
		Envases plásticos contaminados	0,045	32	7059920,00	0,0014	0,0063	
		Filtros de cabina	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000	
		Filtros de aceite	1,149	32	7059920,00	0,0359	0,1627	
		Fluorescentes y lámparas de mercurio	0,025	32	7059920,00	0,0008	0,0036	
		Lodos de separadores	11,143	32	7059920,00	0,3482	1,5783	
		Papel de enmascarar	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000	
		Polvos de lijado	0,0942	32	7059920,00	0,0029	0,0133	
		Restos de Pintura	0,064	32	7059920,00	0,0020	0,0091	
		Sepiolita contaminada	0,031	32	7059920,00	0,000958	0,0043	
		Soluciones acuosas de limpieza	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000	
		Trapos contaminados	0,542	32	7059920,00	0,0169	0,0767	
		Equipos electrónicos	0,000	32	7059920,00	0,0000	0,0000	
		<b>Total residuos Peligrosos (Tn)</b>		<b>28,848</b>	32	7059920,00	0,9015	4,0861
		<b>Total residuos peligrosos y no peligrosos</b>		<b>55,132</b>	32	7059920,00	1,7229	7,8092
Vertidos	Vertidos a las aguas (m3)	Vertidos a las aguas (m3)	<b>535,420</b>	32	7059920,00	16,7319	75,8394	
Biodiversidad	Ocupación del suelo de superficie construida	Superficie construida (m2)	8630,000	32	7059920,00	269,6875	1222,3935	
Emisiones	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CO2	5585288,755	32	7059920,00	174540,2736	791126,3519	
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	N2O	292423,495	32	7059920,00	9138,2342	41420,2278	
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CH4	119218,810	32	7059920,00	3725,5878	16886,7083	
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	SOX	38043,468	32	7059920,00	1188,8584	5388,6543	
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	NOX	50521725,504	32	7059920,00	1578803,9220	7156132,8604	
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	PM	951086,700	32	7059920,00	29721,4594	134716,3566	

## 7.2 TABLA COMPARATIVA DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ AV ANDALUCIA RESPECTO A AÑOS ANTERIORES

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022		2021		2020		% 2022-2021	
			Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	PROGRESO
			(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)		
Eficiencia Energética	Consumo de energía anual	Electricidad (Mwh)	1,5732	7,1310	2,2826	8,4945	3,5839	11,1642	-45,09	DISMINUYE
	<b>Consumo de gasoil</b>	<b>Mwh</b>	709,0567	3213,8911	869,4109	3235,3641	2656,1753	0,0035	-22,62	DISMINUYE
	<b>TOTAL</b>	<b>Mwh</b>	710,6299	3221,0220	871,6935	3243,8585	2659,7591	11,1642	-22,66	DISMINUYE
Eficiencia en el consumo de materiales	Consumo anual (t)	Aceite Motor	0,3214	1,4570	0,4581	1,7047	0,6376	1,9863	-42,51	DISMINUYE
		Lubricante	0,0188	0,0853	0,0440	0,1638	0,0000	0,0000	-133,93	DISMINUYE
		Aceite caja de cambio	0,0874	0,3961	0,1260	0,4691	0,0858	0,2673	-44,23	DISMINUYE
		Anticongelante	0,3706	1,6799	0,6951	2,5866	0,5560	1,7322	-87,55	DISMINUYE
		Papel	0,0010	0,0044	0,0019	0,0071	0,0023	0,0072	-95,44	DISMINUYE
		Tóner y cartuchos de tinta (Unidades)	0,0000	0,0001	0,0000	0,0001	0,0001	0,0002	-42,71	DISMINUYE
		Addblue	8,1646	37,0072	11,2889	42,0099	11,4440	35,6497	-38,27	DISMINUYE
Agua	Consumo total de agua	Agua (m3)	16,7319	75,8394	17,8491	66,4225	42,7167	133,0684	-6,68	DISMINUYE
Combustibles	Consumo	Gasoil (l/año)	70294,1094	318617,1373	86191,2243	320745,9156	263326,5872	820299,1105	-22,62	DISMINUYE
Residuos	Generación total de residuos No peligrosos	RSU	0,0073	0,0330	0,0143	0,0531	0,0175	0,0547	-95,88	DISMINUYE
		Papel y cartón	0,0070	0,0317	0,0117	0,0436	0,0172	0,0537	-67,47	DISMINUYE
		Plástico	0,0063	0,0285	0,0110	0,0408	0,0195	0,0607	-74,34	DISMINUYE
		Vidrio	0,0068	0,0308	0,0115	0,0427	0,0122	0,0380	-69,00	DISMINUYE
		Filtros de aire	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,00	SE MANTIENE
		Chatarra	0,1975	0,8952	0,2264	0,8425	0,3302	1,0286	-14,62	DISMINUYE
		Tóner y cartuchos de tinta (Unidades)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,00	SE MANTIENE
		Neumáticos	0,5965	2,7038	0,6154	2,2902	1,0848	3,3793	-3,17	DISMINUYE
		Residuos industriales, Mobiliario obsoleto	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,00	SE MANTIENE
		<b>Total residuos No peligrosos</b>	<b>0,8214</b>	<b>3,7231</b>	<b>0,8903</b>	<b>3,3130</b>	<b>1,4814</b>	<b>4,6149</b>	<b>-8,39</b>	<b>DISMINUYE</b>

# DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022		2021		2020		% 2022-2021	
			Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	PROGRESO
			(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)		
Residuos	Generación total anual de residuos peligrosos	Aceites usados	0,3356	1,5210	0,3207	1,1935	0,4563	1,4214	4,42	AUMENTA
		Aerosoles vacíos	0,0044	0,0201	0,0069	0,0258	0,0065	0,0202	-56,02	DISMINUYE
		Anticongelante	0,0212	0,0959	0,0016	0,0061	0,0224	0,0699	92,29	AUMENTA
		Baterías de plomo	0,1270	0,5755	0,3289	1,2238	0,4746	1,4786	-159,01	DISMINUYE
		Disolvente no halogenados	0,0029	0,0130	0,0052	0,0192	0,0000	0,0000	-80,62	DISMINUYE
		Envases metálicos contaminados	0,0014	0,0063	0,0017	0,0062	0,0055	0,0171	-19,23	DISMINUYE
		Envases plásticos contaminados	0,0014	0,0063	0,0122	0,0453	0,0028	0,0088	-772,75	DISMINUYE
		Filtros de cabina	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,00	SE MANTIENE
		Filtros de aceite	0,0359	0,1627	0,0514	0,1912	0,0544	0,1693	-43,13	DISMINUYE
		Fluorescentes y lámparas de mercurio	0,0008	0,0036	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,00	AUMENTA
		Lodos de separadores	0,3482	1,5783	0,1361	0,5066	0,1430	0,4454	60,90	AUMENTA
		Papel de enmascarar	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,00	SE MANTIENE
		Polvos de lijado	0,0029	0,0133	0,0020	0,0074	0,0048	0,0148	32,02	AUMENTA
		Restos de Pintura	0,0020	0,0091	0,0007	0,0027	0,0024	0,0074	63,68	AUMENTA
		Sepiolita contaminada	0,000958	0,0043	0,0000	0,0000	0,002112	0,0066	100,00	AUMENTA
		Soluciones acuosas de limpieza	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0021	0,0066	0,00	SE MANTIENE
		Trapos contaminados	0,0169	0,0767	0,0328	0,1220	0,0274	0,0853	-93,68	DISMINUYE
Equipos electrónicos	0,0000	0,0000	0,0018	0,0067	0,0000	0,0000	0,00	DISMINUYE		
<b>Total residuos Peligrosos (Tn)</b>		0,9015	4,0861	0,9020	3,3565	1,2042	3,7514	-0,05	DISMINUYE	
<b>Total residuos peligrosos y no peligrosos</b>		1,7229	7,8092	1,7922	6,6695	2,6857	8,3663	-4,03	DISMINUYE	
Vertidos	Vertidos a las aguas (m3)	Vertidos a las aguas (m3)	16,7319	75,8394	17,8491	66,4225	42,7167	133,0684	-6,68	DISMINUYE
Biodiversidad	Ocupación del suelo de superficie construida	Superficie construida (m2)	269,6875	1222,3935	410,9524	1529,2891	479,4444	1493,5364	-52,38	DISMINUYE
Emisiones	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CO2	174540,2736	791126,3519	213926,6187	796091,3626	266015,5657	828675,6543	-22,57	DISMINUYE
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	N2O	9138,2342	41420,2278	4912,8998	18282,5172	13397,2384	41734,2695	46,24	AUMENTA
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CH4	3725,5878	16886,7083	10773,9030	40093,2395	6109,1407	19030,8269	-189,19	DISMINUYE
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	SOX	1188,8584	5388,6543	1074,8848	4000,0000	1284,0516	4000,0000	9,59	AUMENTA
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	NOX	1578803,9220	7156132,8604	1111968,2862	4138000,0000	1328351,3342	4138000,0000	29,57	AUMENTA
	Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	PM	29721,4594	134716,3566	12361,1748	46000,0000	14766,5929	46000,0000	58,41	AUMENTA

## 7.3 TABLA RESUMEN DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022				
			Cifra A	Cifra B	Cifra C	Relación R	Relación S
			Consumo total anual	Nº de trabajadores	Km total anual	(A/B)	(A/C)
Eficiencia Energética	Consumo de energía anual	Electricidad (Mwh)	51,418	249	9.510.867,00	0,206	5,406
	Consumo de gasoil	Gasoil (Mwh)	35401,264	249	9.510.867,00	142,174	3722,191
	<b>TOTAL</b>	<b>Mwh</b>	<b>35452,682</b>	249	9.510.867,00	142,380	3727,597
Eficiencia en el consumo de materiales	Consumo anual (t)	Papel	0,003	249	9.510.867,00	0,000	0,000
	Consumo anual (t)	Toner	0,002	249	9.510.867,00	0,000	0,000
Agua	Consumo total de agua	Agua (m3)	2528,000	249	9.510.867,00	10,153	265,801
Combustibles	Consumo	Gasoil (l/año)	3509592,940	249	9.510.867,00	14094,751	369008,729
Residuos	Generación total de residuos No peligrosos	RSU	0,770	249	9.510.867,00	0,003	0,081
		Papel y cartón	0,350	249	9.510.867,00	0,001	0,037
		Plástico	0,245	249	9.510.867,00	0,001	0,026
		Tóner y cartuchos de tinta	0,000	249	9.510.867,00	0,000	0,000
		<b>Total residuos No peligrosos</b>	<b>1,365</b>	249	9.510.867,00	0,005	0,144

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022				
			Cifra A	Cifra B	Cifra C	Relación R	Relación S
			Consumo total anual	Nº de trabajadores	Km total anual	(A/B)	(A/C)
Residuos	Generación total anual de residuos peligrosos	Fluorescentes y lamparas de mercurio	0	249	9.510.867,00	0,000000	0,000
		Lodos de separadores	0	249	9.510.867,00	0,000000	0,000
		Sepiolita contaminada	0,06	249	9.510.867,00	0,00024	0,006
		Equipos eléctricos y electrónicos	0	249	9.510.867,00	0,000000	0,000
		Trapos contaminados	0	249	9.510.867,00	0,000000	0,000
		Envases metálicos	0,052	249	9.510.867,00	0,00021	0,005
		Envases de plástico contaminados	0,3	249	9.510.867,00	0,001	0,032
		Envases de aerosoles vacíos	0,001	249	9.510.867,00	0,000	0,000
		Aceite usado	0,2	249	9.510.867,00	0,001	0,021
		Residuos que contienen sustancias	0	249	9.510.867,00	0,000	0,000
		Baterías	0	249	9.510.867,00	0,0000	0,000
		<b>Total residuos Peligrosos</b>	0,613	249	9.510.867,00	0,002	0,064
	<b>Total residuos peligrosos y no peligrosos</b>	<b>Total residuos peligrosos y no peligrosos</b>	1,978	249	9.510.867,00	0,008	0,208

## DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022				
			Cifra A	Cifra B	Cifra C	Relación R	Relación S
			Consumo total anual	Nº de trabajadores	Km total anual	(A/B)	(A/C)
Vertidos	Vertidos a las aguas (m3)	Vertidos a las aguas (m3)	2.528	249	9.510.867,00	10,153	265,801
Biodiversidad	Ocupación del suelo de superficie construida	Superficie construida (m2)	164	249	9.510.867,00	0,659	17,243
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CO2	Contaminación atmosférica	8714319,27	249	9.510.867,00	34997,2661447	916248,673
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	N2O	Contaminación atmosférica	456247,0822	249	9.510.867,00	1832,3175992	47971,135
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CH4	Contaminación atmosférica	186008,4258	249	9.510.867,00	747,0217904	19557,463
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	SOX	Contaminación atmosférica	28239,68	249	9.510.867,00	113,4123695	2969,201
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	NOX	Contaminación atmosférica	37502295,04	249	9.510.867,00	150611,6266667	3943099,513
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	PM	Contaminación atmosférica	705992	249	9.510.867,00	2835,3092369	74230,036

## 7.4 TABLA COMPARATIVA DE INDICADORES BÁSICOS (R) E INDICADORES PERTINENTES (S) LA VELOZ CALLE DE LA TUERCA RESPECTO A AÑOS ANTERIORES

Debido a la reciente incorporación de Calle de la Tuerca como centro de trabajo para LA VELOZ, el histórico de análisis de datos se realiza desde su puesta en marcha e incorporación en la presente declaración.

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022		2021		2020		% 2022-2021	
			Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	PROGRESO
			(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)		
Eficiencia Energética	Consumo de energía anual	Electricidad (Mwh)	0,206	5,406	0,221	5,181	0,283	7,692	-6,690	DISMINUYE
	Consumo de gasoil	Gasoil (Mwh)	142,174	3722,191	239,645	5609,818	225,524	6121,871	-40,673	DISMINUYE
	<b>TOTAL</b>	<b>Mwh</b>	142,380	3727,597	239,866	5614,999	225,808	0,006	-40,642	DISMINUYE
Eficiencia en el consumo de materiales	Consumo anual (t)	Papel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000007075	0,000	-10,442	DISMINUYE
	Consumo anual (t)	Toner	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00000802	0,0002176727	11,948	AUMENTA
Agua	Consumo total de agua	Agua (m3)	10,153	265,801	8,713	203,962	9,519	258,390	16,522	AUMENTA
Combustibles	Consumo	Gasoil (l/año)	14094,751	369008,729	15641,109	366141,209	22357,918	606907,057	-9,887	DISMINUYE
Residuos	Generación total de residuos No peligrosos	RSU	0,003	0,081	0,004	0,084	0,008	0,218	-13,800	DISMINUYE
		Papel y cartón	0,001	0,037	0,002	0,042	0,001	0,032	-21,637	DISMINUYE
		Plástico	0,001	0,026	0,001	0,027	0,000	0,007	-15,609	DISMINUYE
		Tóner y cartuchos de tinta	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0000	0,000	0,000	SE MANTIENE
		<b>Total residuos No peligrosos</b>	0,005	0,144	0,007	0,153	0,009	0,257	-16,269	DISMINUYE

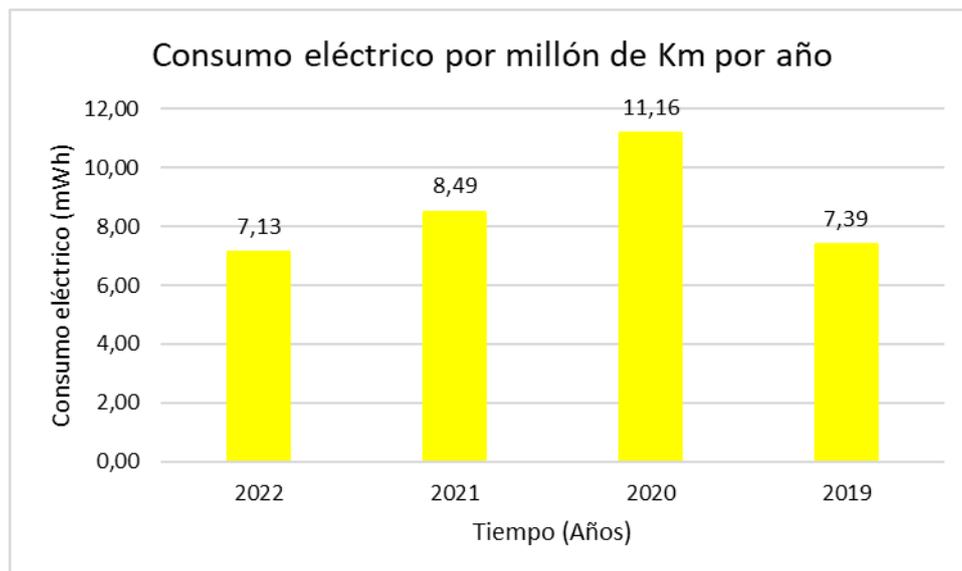
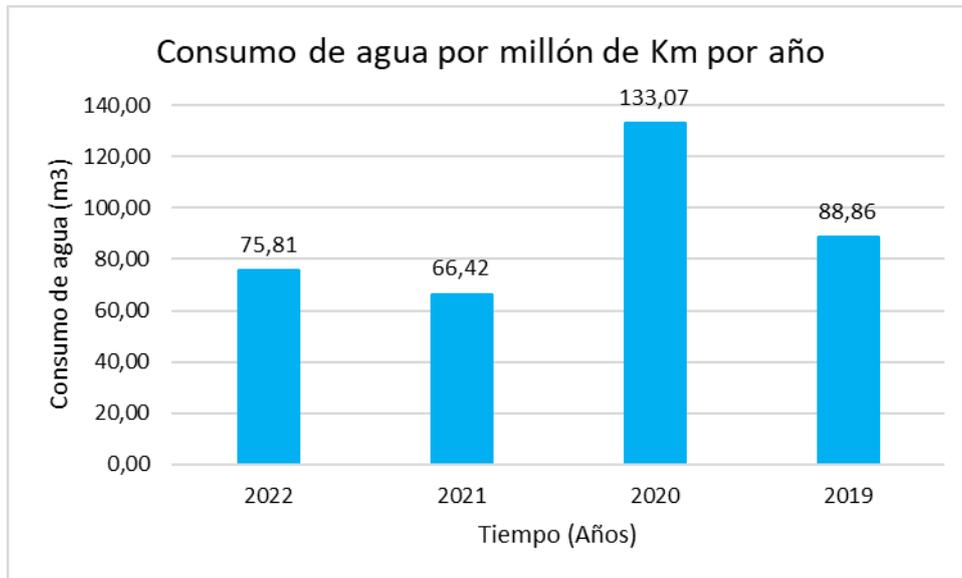
# DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

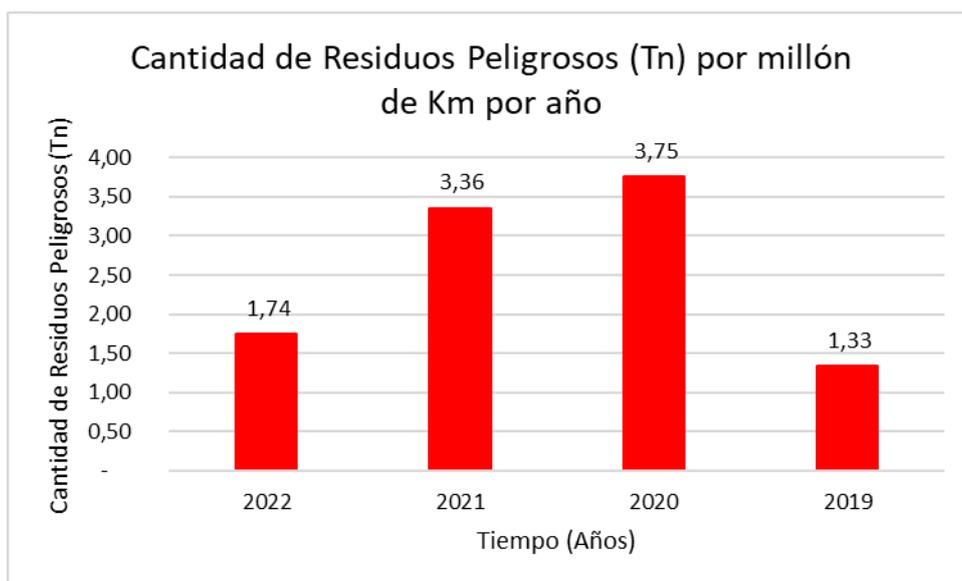
Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022		2021		2020		% 2022-2021	
			Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	PROGRESO
			(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)		
Residuos	Generación total anual de residuos peligrosos	Fluorescentes y lamparas de mercurio	0,000000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	SE MANTIENE
		Lodos de separadores	0,000000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	SE MANTIENE
		Sepiolita contaminada	0,00024	0,006	0,000	0,002	0,000	0,004	258,233	AUMENTA
		Equipos eléctricos y electrónicos	0,000000	0,000	0,000	0,000	0,000123	0,003	0,000	SE MANTIENE
		Trapos contaminados	0,000000	0,000	0,000	0,000	0,002	0,054	0,000	SE MANTIENE
		Envases metálicos	0,00021	0,005	0,000	0,005	0,000	0,000	-10,442	DISMINUYE
		Envases de plástico contaminados	0,001	0,032	0,001	0,031	0,000	0,000	-10,442	DISMINUYE
		Envases de aerosoles vacíos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	-10,442	SE MANTIENE
		Aceite usado	0,001	0,021	0,001	0,021	0,000	0,000	-10,442	DISMINUYE
		Residuos que contienen sustancias	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	SE MANTIENE
		Baterías	0,0000	0,000	0,000	0,000	0,0001	0,002	0,000	SE MANTIENE
		<b>Total residuos</b>	<b>0,002</b>	<b>0,064</b>	<b>0,003</b>	<b>0,060</b>	<b>0,002</b>	<b>0,063</b>	<b>-3,346</b>	<b>DISMINUYE</b>
	<b>Total residuos peligrosos y no peligrosos</b>	<b>0,008</b>	<b>0,208</b>	<b>0,009</b>	<b>0,213</b>	<b>0,012</b>	<b>0,320</b>	<b>-12,650</b>	<b>DISMINUYE</b>	

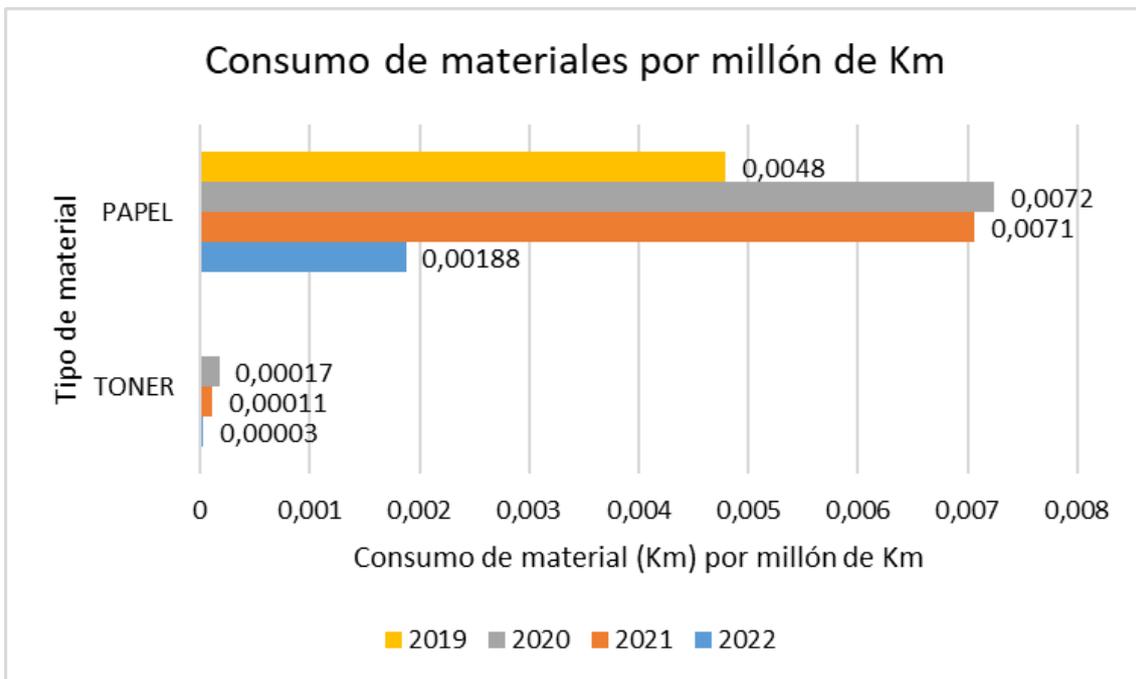
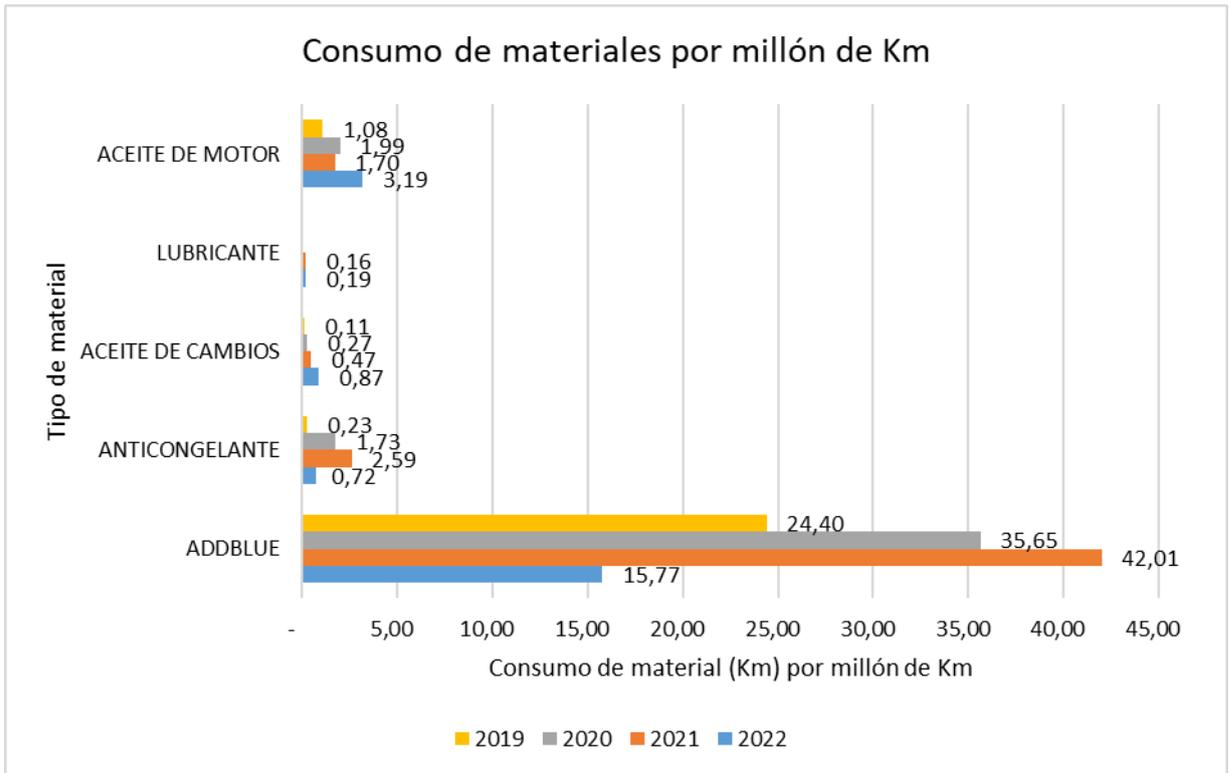
# DECLARACIÓN AMBIENTAL 2022

Ámbitos Medioambientales	Indicador	Aspecto Ambiental	2022		2021		2020		% 2022-2021	
			Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	Relación S	Relación R	PROGRESO
			(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)	(A/B)	(A/C)		
Vertidos	Vertidos a las aguas (m3)	Vertidos a las aguas (m3)	10,153	265,801	8,713	203,962	9,519	258,390	16,522	AUMENTA
Biodiversidad	Ocupación del suelo de superficie construida	Superficie construida (m2)	0,659	17,243	0,735	17,216	0,774	20,999	-10,442	DISMINUYE
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CO2	Contaminación atmosférica	34997,2661447	916248,673	38821,233	908762,481	32906,1246589	893238,783	-9,850	DISMINUYE
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	N2O	Contaminación atmosférica	1832,3175992	47971,135	891,543	20870,049	1657,2383491	44985,837	105,522	AUMENTA
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	CH4	Contaminación atmosférica	747,0217904	19557,463	1955,139	45767,651	755,7006872	20513,542	-61,792	DISMINUYE
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	SOX	Contaminación atmosférica	113,4123695	2969,201	170,875	4000,000	147,3564528	4000,000	-33,629	DISMINUYE
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	NOX	Contaminación atmosférica	150611,6266667	3943099,513	176770,350	4138000,000	152440,2504528	4138000,000	-14,798	DISMINUYE
Emisiones anuales de gases de efecto invernadero	PM	Contaminación atmosférica	2835,3092369	74230,036	1965,064	46000,000	1694,5992075	46000,000	44,286	AUMENTA

## 7.5 GRAFICOS COMPARATIVOS LA VELOZ AVENIDA ANDALUCIA

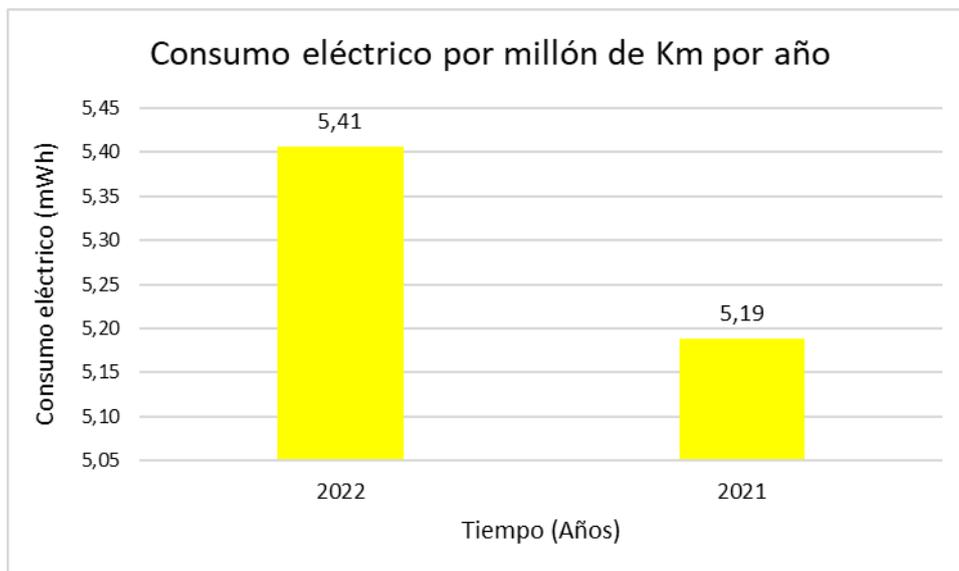
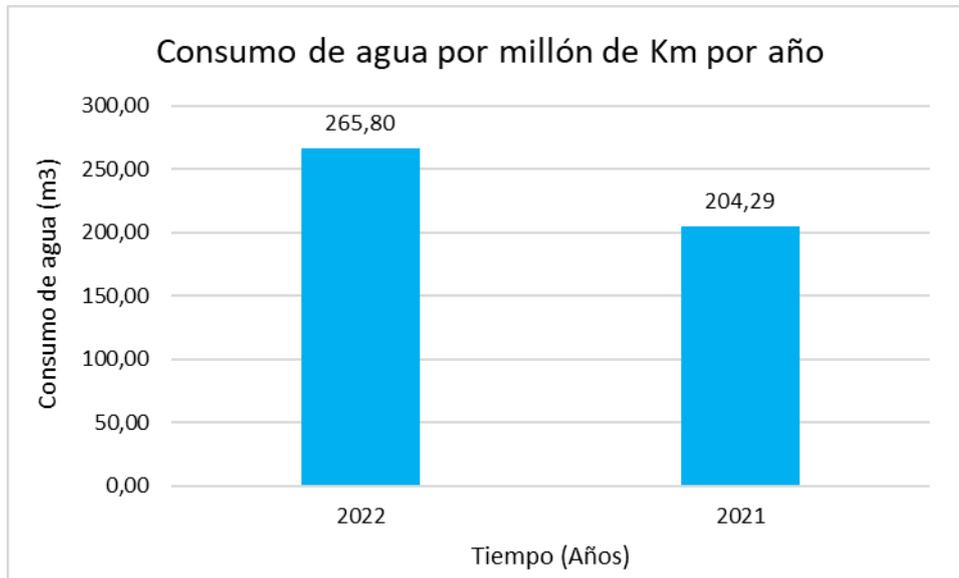


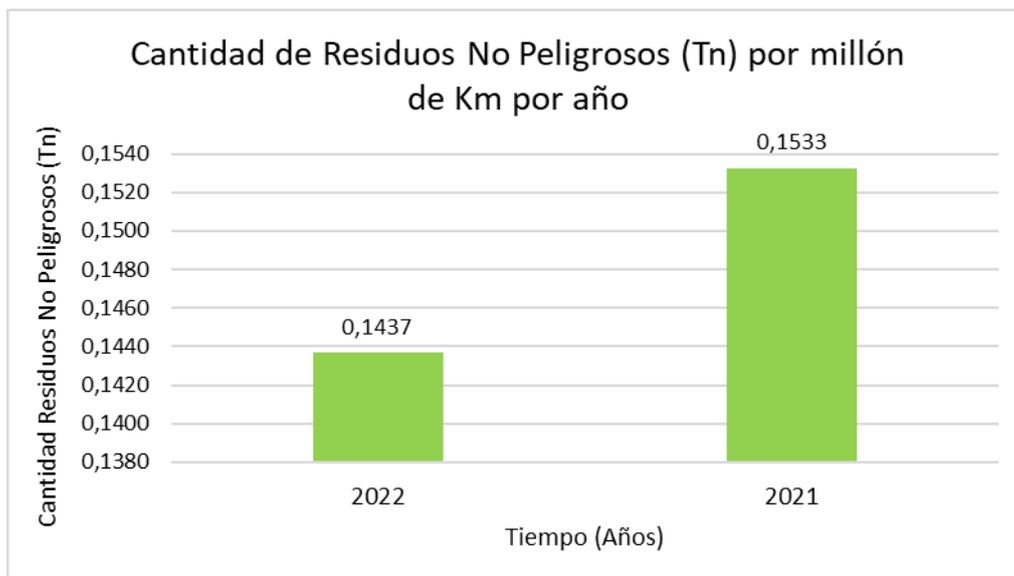




Los datos se han separados en dos gráficas para poder apreciar mejor los mismos.

## 7.6 GRAFICOS COMPARATIVOS LA VELOZ CALLE TUERCA





## 8 COMUNICACIÓN

Dentro de Grupo Samar se establece la necesidad de una comunicación, que establezca en las partes interesadas claridad y transparencia, adoptando el compromiso de:

- Fomentar la comunicación interna, potenciando los flujos de comunicación vertical, ascendente y descendente, así como la comunicación horizontal, de manera que el personal de base conozca los datos esenciales sobre la Organización.
- Fomentar la comunicación externa con las partes interesadas.

En este sentido, se recaba información de nuestros grupos de interés, para posteriormente utilizarla en la elaboración y revisión de las Líneas Estratégicas de la empresa.

La organización cuenta con un Plan de comunicación actualizado donde queda descrito qué se comunica, quién lo comunica, a quién, de qué modo y en qué frecuencia.

## 8.1 Comunicación interna

Grupo Samar establece distintas vías de comunicación interna, las cuales pueden ser utilizadas por la totalidad de los empleados. Estas, proporcionan información de distintas materias, entre ellas de materia ambiental:

- Correo electrónico
- INTRANET
- Tablón de anuncios

En esta línea se ha elaborado un Programa de participación de los trabajadores con los siguientes objetivos:

- Sistematizar las actividades que se llevan a cabo dentro de la organización y que promueven la participación de los trabajadores.
- Lograr una mayor implicación de los trabajadores.
- Incentivar al máximo la colaboración y el compromiso de todos los componentes de la organización.

Este programa de participación recoge las siguientes actuaciones, entre otras:

- Sugerencias sobre el desempeño ambiental
- Formación / Sensibilización Ambiental.
- Difusión de la Declaración Ambiental entre los trabajadores.
- Información a todos los trabajadores sobre los resultados de la Auditoría Interna y Externa del Sistema de Gestión Ambiental

## 8.2 Comunicación externa

La organización pone a disposición de las diferentes partes interesadas la información relativa al sistema de gestión ambiental como la política integrada del sistema de gestión, o la declaración EMAS anual.

Si la comunicación se realiza en el sentido de que el receptor es el Grupo Samar, los canales definidos para ello son:

- Cana de Quejas, reclamaciones o sugerencias
- Teléfono de atención al cliente
- Visitas a nuestra sede central o taquillas
- Comunicaciones por escrito a nuestras dependencias.

## 9 REGISTRO EMAS

LA VELOZ S.A. registró la última declaración ambiental con número ES-MD-000332 con fecha 04/02/2022.

### 10 VERIFICADOR AMBIENTAL

LA VELOZ, S.A, para la verificación del Sistema de Gestión Ambiental implantado y para la validación de la Declaración Ambiental del año 2022 ha elegido a la empresa CÁMARA CERTIFICA con número de acreditación del verificador ambiental ES-V-0017

La verificación y validación será efectuada en el mes de junio del año 2023 y comprenderá el período de enero a diciembre de 2022 y tendrá validez de un año.

Las partes interesadas que deseen consultar nuestra declaración ambiental pueden consultarla en nuestra web: [www.samar.es](http://www.samar.es) una vez que haya sido validada.

LA VELOZ, S.A.

FECHA: 25/10/2023