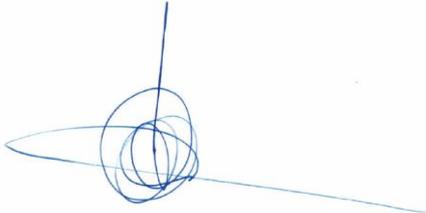


	DECLARACIÓN AMBIENTAL	Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 1 de 37
---	------------------------------	---

DECLARACIÓN AMBIENTAL

Revisión: 06

Fecha de edición:	23/11/2023
Destinatario:	Antonio Simón Montoya Mata
Cargo:	Responsable del SIG

Elaborado: Antonio L. Castro Firma:  Fecha: 23/11/2023	Revisado: Antonio Montoya Firma:  Fecha: 23/11/2023	Aprobado: José Fuentes Firma:  Fecha: 23/11/2023
--	--	--

	DECLARACIÓN AMBIENTAL	Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 3 de 37
---	------------------------------	---

ÍNDICE

1. Introducción	4
1.1 Descripción del emplazamiento de la organización	5
1.2 Descripción de las actividades, productos y servicios	6
1.3 Parámetros generales de la organización	7
1.4 Organigrama de la organización	9
2. Sistema de gestión ambiental	9
2.1 Política ambiental	9
3. Descripción de los aspectos ambientales significativos de la organización	11
3.1 Identificación de aspectos ambientales	11
3.2 Evaluación de los Aspectos Ambientales	11
3.2.1 Evaluación de los Aspectos Ambientales directos e indirectos en Condiciones Normales y Anormales	11
3.2.2 Evaluación de los Aspectos Ambientales en Condiciones de Emergencia	12
3.3 Aspectos e Impactos Ambientales	13
4. Programa de gestión ambiental de la organización (Mejoras conseguidas)	14
5. Consumo de recursos, generación de residuos y otros aspectos ambientales. Desempeño ambiental de la organización	18
5.1 Producción	18
5.2 Servicio de transporte de pasajeros	32
5.3 Biodiversidad	33
6. Cumplimiento de la legislación	34
7. Datos del verificador ambiental	37
8. Persona de contacto responsable para suministrar más información ambiental a quien lo solicite.	37

1. Introducción

LA COOPERATIVA ÓMNIBUS DE AUTOMÓVILES DE MELILLA (COA), está ubicada en la Ciudad Autónoma de Melilla, y desarrolla las actividades definidas en el alcance:

Transporte urbano de pasajeros, servicios de transporte discrecional y servicios de transporte escolar.

Las oficinas y las instalaciones de la Empresa se encuentran en C/ Cabo Cañón Antonio Mesa, 4, Melilla. En estas instalaciones, la Empresa dispone de todos los equipos y el material necesario para el desarrollo de su actividad.

Historia de la Empresa

La Cooperativa Omnibus Automóviles de Melilla tiene su antecedente más remoto en la empresa de autobuses creada en 1927 con la denominación O.A.M.S.A., sociedad anónima que desapareció a comienzos de los años 30, después de haber tenido problemas laborales con sus empleados. Quienes tras denunciar las deudas salariales a los Jurados Mixtos obtuvieron un fallo favorable a su demanda. De este modo, los autobuses y su gestión pasaron a mano de los trabajadores, creándola Cooperativa Obrera Automovilista.

Esta nueva empresa que contaba con escasos medios económicos logró del Ayuntamiento, gracias al antiguo accionista de OAMSA, D. Rafael Álvarez Claro, y al General de la Plaza de Melilla Excmo. Sr. Romerales, la cesión de unos locales en precario en la calle Teniente Aguilar de Mera 1, cerca de la plaza de España. De donde más tarde sería desalojada antes de que se cumpliesen los diez años de su utilización. En el año 1939 se trasladó al local adquirido por importe de 200.000 ptas. en la calle Montemar número uno del barrio Industrial, lo que fue "Casa Montes Hoyo" durante muchos años. Una vez terminada la unificación de donde nace la Cooperativa Ómnibus de Automóviles (C.O.A), el Presidente D. Rafael Gallego Mendoza y dos socios más, se trasladaron a Alemania y adquirieron cuatro chasis con motores Mercedes Diésel de cuatro cilindros.

Llegaron a Melilla los vehículos el mismo día del Movimiento Nacional del 17 de Julio de 1936, por lo que el Ejército les confiscó dos de los cuatro vehículos adquiridos. Así, la empresa se quedaría con tan sólo dos, los cuales se denominaron con los números 48 conocido cariñosamente por la Guagua y con el 52 que tenía un chasis más largo.

Como consecuencia de la Guerra Civil había una escasez de vehículos y materiales y la Cooperativa tuvo que ingeniárselas comprando chasis de desecho y demás accesorios para que, en sus talleres, los mecánicos como grandes artesanos, empezaran a hacer grandes esfuerzos para que funcionasen los vehículos.

El 25 de diciembre de 1940 fallece D. Rafael Gallego Mendoza, presidente de la COA, y su secretario que en esa fecha era D. Manuel López Pineda pasa a ser presidente accidental.

Más tarde vendría la Segunda Guerra Mundial que haría aún más difícil la situación de la empresa... la mayoría de las Naciones bloquearon a España y era difícil incluso conseguir gasolina. En 1940, oscura época del racionamiento, la empresa tuvo que recurrir a los gasógenos (unos destartados pero eficaces artefactos que se construyeron en los talleres de la empresa, copiados de otros de fábrica), que iban adosados a la parte trasera del autobús, permitiendo la combustión de leña o carbón vegetal y el aprovechamiento del gas que se producía para hacer funcionar el motor.

Todas estas vicisitudes hacían insostenible la explotación del servicio por la escasez de medios.

Estas medidas no eran suficientes y la empresa tuvo que tomar otras para sacar el máximo partido al escaso combustible que se disponía. Así, al vehículo 48 se le añade otro vehículo remolcado

aprovechando la potencia de su motor diésel. De tal forma que con sus conductores y cobradores hacían el servicio desde la Plaza de España ala Segunda caseta de “Ben-Enzar”. El segundo cobrador, llevaba un silbato de carretilla y se comunicaba con el conductor para efectuar las paradas. Aquello funcionó bien y al vehículo 46, que era un Studebaquer Matricula de Melilla 2557 del año 1933, que consumía gasolina pero que tenía mucha potencia, le hicieron la misma operación. De este modo, con estos vehículos “duplicados” cubrían con holgura la línea Plaza España -Beni-Enzar.

En aquellos años diferentes empresas, de pequeñas dimensiones, hacían itinerarios muy semejantes. No existían concesiones de línea para determinadas compañías, lo que producía continuos enfrentamientos, incluso sabotajes entre los distintos transportistas.

Finalmente se constituyó la COOPERATIVA OMNIBUS DE MELILLA (COA), integrada por todos los antiguos transportistas de viajeros de la ciudad, como única concesionaria de la explotación de los servicios de autobuses públicos de Melilla, de la que D. Rafael Gallego Mendoza fue su primer Presidente.

Actualmente la COA, es una empresa moderna que ha sabido adaptarse a los nuevos tiempos, para ello ha invertido (dentro de sus limitaciones económicas) en ir renovando paulatinamente la flota de vehículos y en la adecuación de la nave donde desarrolla su actividad. Además, dentro del proceso de mejora continua se ha certificado en las normas UNE EN ISO 9001: 2015, UNE EN ISO 14001:2015, UNE EN-13816, ISO 45001:2018, UNE ISO-39001:2013 y EMAS ((REGLAMENTO (CE) No 1221/2009, REGLAMENTO (UE) 2017/1505 y Reglamento 2018/2026).

1.1 Descripción del emplazamiento de la organización

La Cooperativa Ómnibus de automóviles Melilla se encuentra situada en C/ Cabo Cañón Antonio Mesa, 4. Melilla. Con Referencia Catastral: 5738701WE0053N0001IP.



La empresa se encuentra ubicada en una zona residencial y anexa a instalaciones militares no activas, no afectando su actividad al vecindario colindante y no viéndose a su vez afectada las actividades de la empresa por los edificios y parcelas colindantes.

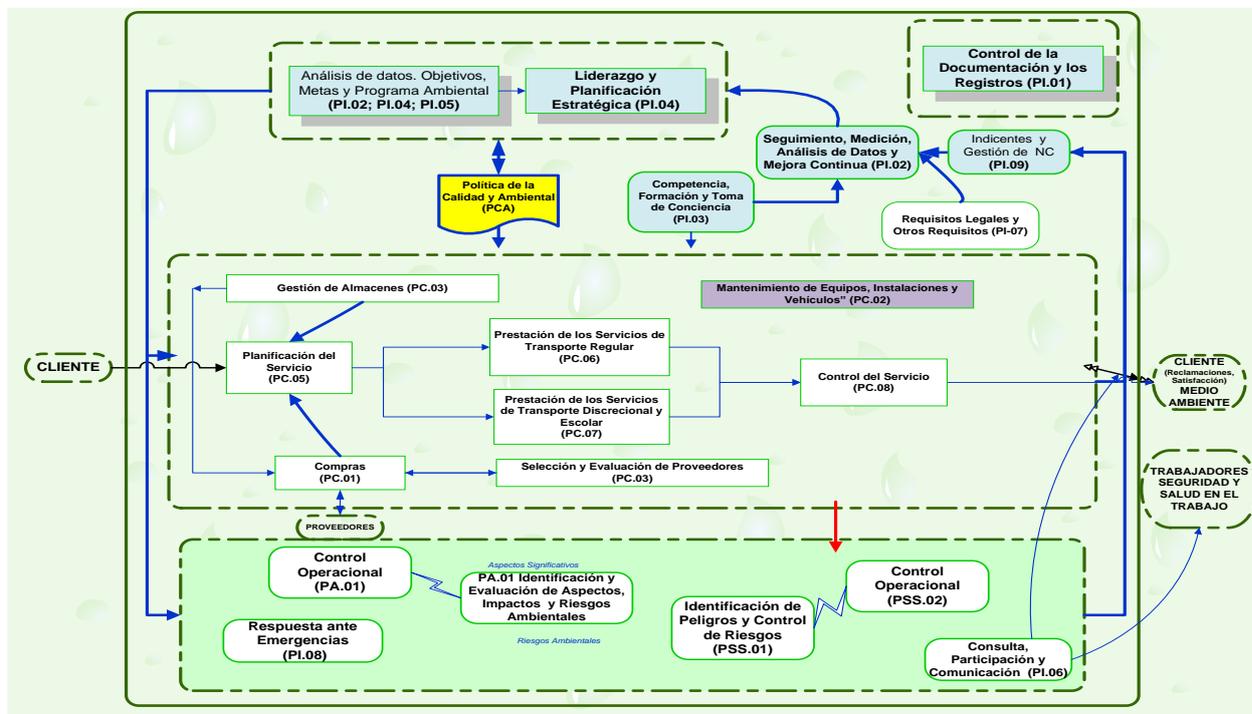
1.2 Descripción de las actividades, productos y servicios

La Cooperativa Ómnibus de Automóviles de Melilla (COA) es una empresa cuya actividad es: Transporte de Viajeros por Carretera: Discrecional Nacional e Internacional, Regular Urbano y Regular de uso Especial Escolar.

CNAE: 4931 4939

NACE: 4931 4939

En el anexo MSIG.A.01 “Secuencia e Interacción entre los Procesos”, se describen esquemáticamente todos los procesos de la organización y la relación entre los mismos.



 <p>COA TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 7 de 37</p>
--	---------------------------------------	--

1.3 Parámetros generales de la organización

La organización cuenta con 52 empleados, de los cuales, 30 son cooperativistas. Siendo el desglose de los puestos de trabajo el siguiente:

Función	Número
Conductor	33
Revisor	4
Jefe servicio	1
Dirección	3
Mecánico	11

La organización cuenta con una nave industrial donde están ubicadas las instalaciones de la empresa, además de ser utilizada como cocheras y oficinas administrativas, se realizan tareas propias del mantenimiento de los vehículos, taller y almacenaje de repuestos.

El cuadro de superficies es la siguiente:

SUPERFICIES GENERALES	ÚTIL
Oficinas	153,39 m2
Aseos	27,96 m2
Almacén de repuestos	99,7 m2
Zona de Talleres 1	202,13 m2
Zona de Talleres 2	667,72 m2
Zona de estacionamiento	1732,34 m2
Punto limpio	15,05 m2
Vestuarios	32,66 m2
SUP. ÚTIL TOTAL	
	2930,95 m2
SUP. CONSTRUIDA TOTAL	
	3089,35 m2
SUP. EXTERIOR	
	907,35 m2
SUP. PARCELA TOTAL	
	3948,87 m2

 <p>COA TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	<h2><i>Declaración Ambiental</i></h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 8 de 37</p>
---	--	--

Respecto a su actividad, la organización realiza el servicio de transporte urbano de la Ciudad Autónoma de Melilla con las siguientes líneas:

Circular 1: Plaza de España-Aforos-Real-Centro Comercial

Circular 2: García Cabrelles-General Marina-Farhana-Real

Circular 3: Cabrerizas-Plaza de España-Real

Circular 5: Cabrerizas-Farhana-Alfonso XIII-Real-Aforos

Línea 3: General Marina-Alfonso XII-Real

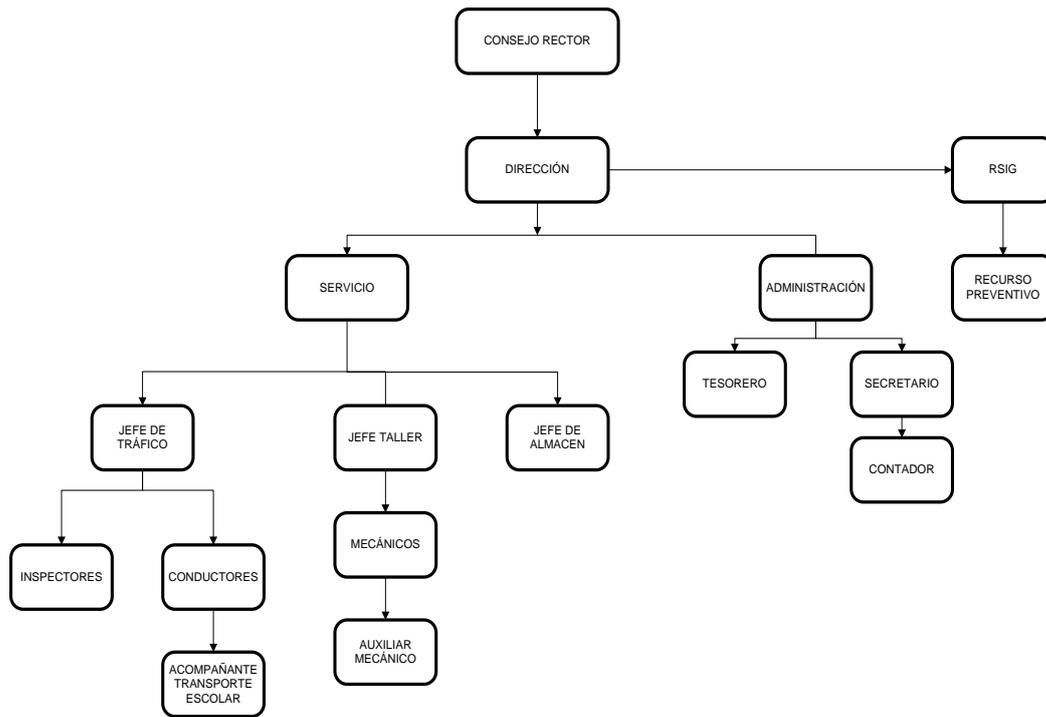
Línea 5: Cabrerizas

Línea 6: Mariguari

Línea 7: Farhana

Asimismo, la empresa realiza todo tipo de servicios de transporte discrecional, tanto nacional como internacional, además de servicios de transporte escolar, principalmente a alumnos del Colegio Buen Consejo de Melilla y a alumnos de centros educativos de Melilla pertenecientes al Ministerio de Educación y Formación Profesional.

1.4 Organigrama de la organización



2. Sistema de gestión ambiental

La COA, ha desarrollado su Sistema de Gestión Ambiental integrándolo con otros sistemas, lo que ha permitido una mejor transversalidad del mismo, no solo en su desarrollo, sino también en su implantación. Por ello ha definido los elementos que componen el Sistema de Gestión integrado y que han sido establecidos, documentados, implantados, mantenidos y mejorados continuamente de acuerdo con los requisitos de la Normas UNE-EN ISO 9001: 2015, UNE-EN ISO 14001: 2015, UNE-EN ISO 13816:2003, UNE ISO 39001:2013, ISO 45001:2018 y Reglamento EMAS ((Reglamento (CE) No 1221/2009, Reglamento (UE) 2017/1505 y Reglamento 2018/2026).

2.1 Política ambiental

La Cooperativa Ómnibus de Automóviles de Melilla (COA) es una empresa cuya actividad es: Transporte de Viajeros por Carretera: Discrecional Nacional e Internacional, Regular Urbano y Regular de uso Especial Escolar.

La calidad de nuestros servicios y la protección del medio ambiente, la Seguridad Vial y la Seguridad y Salud de las personas ocupan un lugar destacado dentro de los objetivos de la COA. Para garantizar

este objetivo la dirección ha desarrollado, junto con el personal de la organización, directrices, objetivos y metas, de calidad, ambientales, de la Seguridad Vial y de la Seguridad y Salud, encaminadas a la mejora de nuestros servicios, la reducción del impacto ambiental y el cumplimiento de los requisitos sobre Seguridad Vial y la Seguridad y Salud en el Trabajo:

1. Planificar y desarrollar nuestros servicios cumpliendo con los requisitos legales, reglamentarios, internos, los propios de cada cliente, así como cualquier otro requisito que nos sea de aplicación, en cada una de nuestras actuaciones. Teniendo un especial compromiso en la prevención de la contaminación y reduciendo al máximo posible los residuos generados en el desarrollo de nuestras actividades, así como el control de los consumos de recursos naturales y materias primas. Utilizando, materiales reciclables en la medida de lo posible, de forma que se contribuya eficazmente a un desarrollo sostenido, sin degradación medioambiental.
2. Mejorar continuamente todos los procesos, aumentando la eficacia de los mismos y eliminando los costes de la no-calidad.
3. Lograr un estado óptimo de la flota adecuando su mantenimiento a las necesidades de cada momento.
4. Identificar y evaluar los aspectos medioambientales que se producen en el desarrollo de nuestras actividades.
5. Establecer objetivos y metas medioambientales para la mejora continua de la protección medioambiental, desarrollando planes para la minimización de los aspectos e impactos que se puedan producir.
6. Promover en los proveedores y subcontratistas los mismos principios de protección medioambiental y mejora.
7. Difundir esta política al personal de la empresa, así como los objetivos y logros obtenidos, sensibilizando y formando al personal para que realicen sus tareas de forma responsable para la protección al medioambiente.
8. Promover la comunicación medioambiental con las partes interesadas.
9. Protección medioambiental como una iniciativa conjunta de la Dirección y el Personal.
10. Asegurar que los principios medioambientales requeridos o reclamados por nuestros clientes (y usuarios) son tenidos en cuenta y se dispone de los canales adecuados para conocerlos.
11. Proporcionar al cliente el servicio que solicite conscientes de que la Seguridad y Salud en el Trabajo y la Seguridad Vial es responsabilidad de todos cuantos componen nuestra organización.
12. Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios sobre Seguridad y Salud en el Trabajo y la S. Vial.
13. Proporcionar un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas de Seguridad Vial.
14. Lograr tal grado de implicación de los recursos humanos de la COA., que garantice la mejora continua de los procesos y consecuentemente nuestro Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
15. Enfocar todas nuestras actividades teniendo como objetivo principal adecuarnos a la naturaleza y magnitud de los riesgos de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
16. Acometer el compromiso de consulta y participación de los trabajadores y representantes de los trabajadores.
17. Realizar nuestros servicios de transporte teniendo como objetivo principal eliminar las muertes y heridas graves, así como la mejora continua en materia de seguridad vial.

 <p>TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 11 de 37</p>
---	---------------------------------------	---

Tanto la Dirección como los empleados de todas las áreas son responsables del correcto y eficaz desarrollo de las directrices, objetivos y metas dentro del Sistema Integrado de Gestión. Los objetivos relacionados con la calidad del servicio, la seguridad y salud, la seguridad vial y los programas ambientales que anualmente se elaboran y/o revisan a partir de esta responsabilidad compartida, hacen posible la mejora continua de nuestro Sistema Integrado.

El Sistema Integrado de Gestión de la COA está basado en los requisitos de las normas UNE-EN ISO 9001: 2015, UNE-EN ISO 14001: 2015, UNE-EN ISO 13816:2003, UNE ISO 39001:2013, ISO 45001:2018 y Reglamento EMAS ((Reglamento (CE) No 1221/2009, Reglamento (UE) 2017/1505 y Reglamento 2018/2026).

3. Descripción de los aspectos ambientales significativos de la organización

3.1 Identificación de aspectos ambientales

En el proceso de identificación considera al menos los siguientes aspectos:

- Generación de residuos.
- Emisiones a la atmósfera.
- Generación de aguas residuales.
- Vertidos.
- Generación de ruido y/o vibraciones.
- Consumo de agua.
- Consumo de combustibles.
- Consumo de energía eléctrica.

Los aspectos mencionados son referidos a aspectos directos, indirectos y se consideran en condiciones normales de prestación del servicio, anormales y de emergencia (accidentes).

Una vez relacionados los aspectos ambientales en la columna Aspecto Ambiental de la “Matriz de Aspectos e Impactos Ambientales” identifica los impactos ambientales relacionados con dichos aspectos para proceder a la evaluación.

3.2 Evaluación de los Aspectos Ambientales

3.2.1 Evaluación de los Aspectos Ambientales directos e indirectos en Condiciones Normales y Anormales

Para la evaluación de los aspectos ambientales, en condiciones normales y anormales, el RSIG emplea los criterios definidos en la “Matriz de Aspectos e Impactos Ambientales”. Los resultados de la aplicación de los Criterios de Evaluación a los aspectos ambientales identificados en la columna de Aspecto Ambiental de “Matriz de Aspectos e Impactos Ambientales” los traslada a la columna Significativo, en el que figuran los aspectos ambientales con impactos significativos o no, siguiendo los siguientes criterios:

- Carácter tóxico (SI=10, NO=0)

Un Aspecto Ambiental presenta carácter tóxico cuando se cumple alguno de los siguientes supuestos:

- Es un residuo peligroso (según el MAM/304/2002)

- Es una emisión atmosférica de alguno de los siguientes compuestos: NOX, CO₂, COV, Hidrocarburos, SOX, CFC, HCFC, partículas y ruidos.
- Es un vertido de compuestos que pueden producir un aumento en la DBO, pH, DQO y sólidos en suspensión, vertidos de hidrocarburos.

- Su frecuencia de aparición es alta y / o genera cantidades elevadas (SI=10, NO=0)

Un Aspecto Ambiental presenta una frecuencia de aparición alta cuando esta es de aparición diaria.

- Significancia de la Empresa según otros criterios

- Repercusión del Aspecto en el proceso.
- Dificultad de recogida
- Coste empresarial de la materia prima.
- Coste económico de retirada de residuos.
- Posibles daños o beneficios en el medioambiente, incluida la biodiversidad.
- La situación del medio ambiente (como la fragilidad del medio ambiente local; regional o mundial)
- Opinión de las partes interesadas, incluidos los trabajadores de la organización
- La existencia de legislación ambiental pertinente y los requisitos que impone
- La irreversibilidad del aspecto

Si alguno de estos aspectos es positivo, el Aspecto Ambiental se considera significativo, independientemente de la valoración de los otros criterios. En el caso de la opinión de las partes interesadas, se considerará el aspecto significativo en el caso que haya una concienciación generalizada hacia la atenuación del impacto asociado al aspecto evaluado.

Si=30 Significativo. No=0 No Significativo

- Su persistencia en el medio es elevada (SI=10, NO=0)

- Consumo de recursos naturales no renovables.
- Generación de vertedero
- Destrucción de la Capa de Ozono
- Vertido no depurado.
- En el caso de ruido y emisiones de CO₂ se considera la persistencia si la maquinaria no dispone de marcado CE o puesta en conformidad de la máquina

La puntuación general para cada Aspecto Ambiental se obtiene de la suma de las puntuaciones de cada uno de los criterios. Si ésta es mayor o igual que 30 el Aspecto Ambiental es considerado significativo.

3.2.2 Evaluación de los Aspectos Ambientales en Condiciones de Emergencia

Para la Identificación y Evaluación de los Aspectos Ambientales en situaciones de Emergencia se considerarán los criterios siguientes:

Gravedad

Gravedad del efecto – magnitud del impacto.

Se consideran los valores siguientes:

10. Alta – No Renovable

El aspecto que se genera provocaría un daño grave sobre el medio ambiente, entendiéndose por afección grave una situación que no es posible restaurar.

	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 13 de 37</p>
---	--------------------------------	---

5. Medio – Renovable

El aspecto que se genera provocaría un daño leve sobre el medio ambiente, entendiendo por afección leve la que es posible restaurar

1. Bajo -- Inocuo

El aspecto que se genera no provocaría una afección o impacto descontrolado negativo sobre el medio ambiente, debido fundamentalmente a medidas de retención o prevención que impiden interacción con el entorno, o dada la mínima importancia del impacto ambiental.

Probabilidad de que ocurra

Frecuencia del aspecto

10. Alta. Si la frecuencia de riesgo se presenta todos los días

5. Media. La situación de riesgo del posible accidente se presenta de manera intermedia (alta-baja)

1. Baja. No existe ningún tipo de riesgo o riesgo remoto

Aplicando los criterios de Probabilidad de ocurrencia y Gravedad reflejados, el resultado se calificará como aspecto medioambiental significativo o no en función de la siguiente matriz:

GRAVEDAD	PROBABILIDAD DE QUE OCURRA		
	10. ALTA	5. MEDIA	1. BAJA
10 ALTA	GRAVEDAD ALTA	GRAVEDAD ALTA	GRAVEDAD MEDIA
5 MEDIA	GRAVEDAD ALTA	GRAVEDAD MEDIA	GRAVEDAD LEVE
1 BAJA	GRAVEDAD MEDIA	GRAVEDAD LEVE	GRAVEDAD LEVE

Se considera que un aspecto ambiental potencial es SIGNIFICATIVO cuando su gravedad es MEDIA o ALTA.

3.3 Aspectos e Impactos Ambientales

A continuación, se indican los aspectos ambientales significativos, así como sus impactos ambientales asociados.

Aspectos directos

Actividad de transporte urbano, transporte discrecional y transporte escolar

ASPECTO AMBIENTAL	DESCRIPCIÓN	IMPACTO AMBIENTAL
Consumo de Combustible	Desplazamiento de Vehículos	Agotamiento de los recursos naturales
Emissiones atmosféricas	Desplazamiento de Vehículos	Contaminación del aire

Actividad de taller

ASPECTO AMBIENTAL	DESCRIPCIÓN	IMPACTO AMBIENTAL
Generación de residuos Peligrosos	Envases que han contenido residuos peligrosos	Contaminación del Suelo

Limpieza de instalaciones

La organización no presenta aspectos ambientales significativos en esta actividad.

 <p>TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 14 de 37</p>
---	--------------------------------	---

Actividades generales de las oficinas

La organización no presenta aspectos ambientales significativos en esta actividad.

Mantenimiento de instalaciones

ASPECTO AMBIENTAL	DESCRIPCIÓN	IMPACTO AMBIENTAL
Generación de residuos Peligrosos	Envases que han contenido residuos peligrosos	Contaminación del Suelo

Aspectos indirectos

Ninguno de los aspectos indirectos de la organización son significativos.

Condiciones de emergencia

Ninguno de los aspectos ambientales de la organización en condiciones de emergencia son significativos.

4. Programa de gestión ambiental de la organización (Mejoras conseguidas)

Durante los años en los que la organización ha trabajado bajo los requisitos del sistema de gestión ambiental UNE EN ISO 14001:2015, la empresa ha conseguido mejoras ambientales importantes de las que se relacionan algunas a continuación:

-Reducción en el consumo de combustible:

A pesar de que por motivos económicos no ha podido renovarse completamente la flota de vehículos y que la edad media supera los 15 años, se ha ido disminuyendo el consumo desde el 2011 hasta el 2019 en unos 0,02 litros /km cada año, si consideramos una media total de 800.000 km recorridos al año, suponen un ahorro de 16.000 litros de combustible al año tras la implantación de un sistema de gestión ambiental. Los datos del año 2020 y 2021, se encuentran claramente desviados de la tendencia de los años anteriores debido a la disminución drástica de actividad motivada por la COVID-19. De hecho, los kilómetros recorridos en estos años han sido unos 400.000 km. En 2022 se recupera la tendencia a la baja de los años prepandemia, reduciéndose en un 10,5% el consumo/kilómetro respecto al 2021 e incrementado los kilómetros realizados (510.000 km).

-Reducción de emisiones:

Desde el 2011 hasta el 2019 se ha reducido sustancialmente las emisiones comparándolas en términos relativos a los kilómetros realizados en el transporte urbano. Los resultados arrojan que las emisiones de CO se han reducido un 60%, de NOx un 60%, de COV un 42% y de CO2 un 8,75%. Los datos de los años 2020 y 2021, se encuentran claramente desviados de la tendencia de los años anteriores debido a la disminución drástica de actividad motivada por la COVID-19.

En el año 2022, los valores vuelven a la tendencia pre-COVID, pero las emisiones por kilómetro son más bajas que en 2019 (0,001161 Tn CO₂ eq/km).

	Declaración Ambiental	Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 15 de 37
---	------------------------------	--

-Reducción de la producción de residuos peligrosos:

Desde el 2011 hasta el 2019 se ha reducido sustancialmente la producción de residuos peligrosos. Entre ellos podemos destacar la disminución en la producción de aceites usados en un 47%, la de filtros de aceite en un 75%, la de material absorbente en un 6%, envases con restos de residuos peligrosos en un 85% y filtros de hidrocarburo en un 67%.

Los datos del año 2020, 2021 y 2022 se encuentran claramente desviados de la tendencia de los años anteriores debido a la disminución drástica de actividad motivada por la COVID-19.

Objetivos y metas ambientales propuestas para 2023

PROGRAMA Nº: 1

TITULO:	REDCUCCIÓN CONSUMO COMBUSTIBLE
Descripción del objetivo:	REDCUCCIÓN CONSUMO COMBUSTIBLE
Control Operacional asociado:	CONSUMO COMBUSTIBLE
Responsable del Seguimiento	R. CALIDAD Y AMBIENTAL
Indicadores asociados:	Consumo/kilometraje (medición mensual)
META 1: FORMACIÓN A CONDUCTORES	
META 2: RENOVACIÓN DE LA FLOTA	
META 3: ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	

Objetivo: Disminuir el consumo/ kilómetros en un 5%

Referencia: 0.50 l/kilómetros realizados

En 2022 se propuso el objetivo inicial de disminuir el consumo en un 5% respecto a años anteriores y se consiguió reducir en un 10,5% el consumo/kilómetro respecto al 2021.

Para 2023, nos marcamos como objetivo disminuir el consumo/kilómetro en un 5% respecto al 2022, además de aprobar un programa de adquisición de cuatro vehículos eléctricos antes de finales de 2028.

En octubre de 2023 se ha firmado el contrato para la adquisición de un primer autobús eléctrico.

Para 2023 nos proponemos los siguientes objetivos y metas:

Objetivo: Reducción del consumo de combustible (L/Km) en un 5%.

Metas:

META 1: Formación a conductores

META 2: Renovación de la flota

META 3: Adquisición de 4 vehículos eléctricos (plazo: diciembre 2028)

PROGRAMA Nº: 2

TITULO:	REDUCCIÓN PRODUCCIÓN RESIDUOS PELIGROSOS
Descripción del proyecto:	REDUCCIÓN PRODUCCIÓN RESIDUOS PELIGROSOS
Control Operacional asociado:	RESIDUOS PELIGROSOS
Responsable del Seguimiento	R. CALIDAD Y AMBIENTAL
Indicador Asociado	KG RESIDUOS (medición semestral)
META 1: MEJORAR MANTENIMIENTO DE BATERÍAS	
META 2: MEJORAR MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS PARA REDUCIR EL CONSUMO DE ACEITE Y REPOSTAJE	
META 3: USO DE PRODUCTOS QUÍMICOS ECOLÓGICOS	
META 4: REDUCCIÓN DE COMPRAS	
META 5: CONCIENCIACIÓN A LOS TRABAJADORES	

Objetivo: Disminuir un 5% la producción de residuos peligrosos

Referencia: Filtros de Aceite: 410 kg

Trapos: 550 Kg

Envases R.P: 410 Kg

Aceites usados: 1.700 l

Baterías: 460 Kg.

RAEE: 80 Kg

Lodos: 400 Kg

El objetivo marcado se centra en la reducción progresiva de la producción de residuos peligrosos. En 2020 se produjo una reducción del -560,65% respecto al año anterior. Dato completamente desfasado respecto a la tendencia de los años anteriores debido a la disminución de actividad por la situación pandémica. Pero en 2021 se ha incrementado la producción un 80% respecto al 2020, debido a la vuelta a la actividad y a la activación de procesos que permanecieron no operativos en 2020. En 2022, por problemas organizativos, los datos obtenidos tampoco son significativos. Por lo que consideramos el dato también desfasado respecto a la tendencia de años anteriores.

Para 2023, una vez en situación post-COVID y resueltos los problemas organizativos en la organización, nos proponemos el mismo objetivo y metas:

Objetivo: Reducción anual de R.P. en un 5%.

Metas:

META 1: Mejorar el mantenimiento de las baterías, alargando por lo tanto su vida útil.

META 2: Mejorar mantenimiento de vehículos para reducir el consumo de aceite y repostaje, reduciendo por lo tanto la producción de aceites usados y filtros de aceite.

META 3: Uso de productos químicos ecológicos que conlleven una reducción de los R.P. producidos, junto con un menor impacto ambiental en la actividad del taller.

	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 17 de 37</p>
---	--------------------------------	---

META 4: Reducción de compras. Esta meta está enfocada a una optimización de las compras de productos destinados a taller, reduciendo su stock de almacenamiento y evitando su caducidad.

META 5: Concienciación de trabajadores, fomentando el uso eficiente de materiales en el taller además de la correcta segregación de residuos. Para ello se establece la realización de dos jornadas formativas anuales en este ámbito.

PROGRAMA Nº: 3

TITULO:		REDUCCIÓN EMISIONES
Descripción del proyecto:	del	REDUCCIÓN EMISIONES
Control Operacional asociado:		EMISIONES
Responsable del Seguimiento	del	R. CALIDAD Y AMBIENTAL
Indicador asociado		Emisiones/Kilometraje (medición mensual)
META 1: FORMACIÓN A CONDUCTORES		
META 2 : RENOVACIÓN DE LA FLOTA		

Objetivo: 1.2 kg Emisiones de: CO₂+NO_x+CO+PM+COV/kilómetros realizados

Referencia: 1.62 kg/kilómetros realizados

Tolerancia: 1.62 kg/kilómetros realizados

En 2021 se han emitido 1,30 Kg/Km. Lo que supone un incremento del 8,3% respecto el objetivo previsto de 1,2 Kg/Km, y una leve disminución del 2,79% respecto al 2020.

Para 2022 nos planteamos el objetivo de 1,2 Kg/Km, reduciéndose las emisiones en 1,16 kg/km. La meta propuesta para conseguir este objetivo está enfocada en dos vertientes, una es la concienciación y formación de conductores en una conducción eficiente que permita minimizar el consumo de combustible y la otra en la renovación paulatina de la flota de vehículos.

Para 2023 hay planes para adquirir vehículos eléctricos si obtenemos una subvención de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Para 2023 nos proponemos el mismo objetivo y metas:

Objetivo: Reducir en un 5% las Emisiones de: CO₂+NO_x+CO+PM+COV/kilómetros realizados

Metas:

META 1: Formación a conductores

META 2: Renovación de la flota

META 3: Adquisición de 4 vehículos eléctricos (plazo: diciembre 2028)

PROGRAMA Nº: 4

TITULO:	REDUCCIÓN DEL CONSUMO ELÉCTRICO
Descripción del proyecto:	REDUCCIÓN DEL CONSUMO ELÉCTRICO
Control Operacional asociado:	CONSUMO ELECTRICIDAD
Responsable del Seguimiento	R. CALIDAD Y AMBIENTAL
Indicador asociado	Consumo eléctrico (medición mensual)
META 1: FORMACIÓN A PERSONAL DE LA EMPRESA	

Objetivo: Reducir en un 10% el consumo eléctrico
 Referencia: 51818 Kwh
 Tolerancia: 51818 Kwh

En 2021 ha habido una reducción del consumo eléctrico en un 1% respecto el 2.020. Dato completamente desviado de la tendencia de años anteriores por la falta de actividad provocada por la pandemia, de hecho, en los dos últimos años se ha reducido el consumo casi a la mitad de años anteriores. Para 2022 se propuso el objetivo de reducir en un 10% el consumo eléctrico respecto al 2019 (situación prepanadémica), consiguiéndose dicho objetivo, aunque tuvimos un aumento del consumo eléctrico de un 1% respecto al 2021.

Continuamos con la meta de la concienciación de los trabajadores, aunque somos conscientes que es difícil una mejora significativa en el consumo de electricidad, por lo que para 2023 el objetivo será la reducción de un 5% el consumo eléctrico y además, se propondrá un programa para colocar paneles fotovoltaicos en la cubierta de la nave.

Para 2023 nos proponemos el mismo objetivo y metas:

Objetivo: Reducir en un 5% el consumo eléctrico

Metas:

META 1: Formación al personal de la empresa

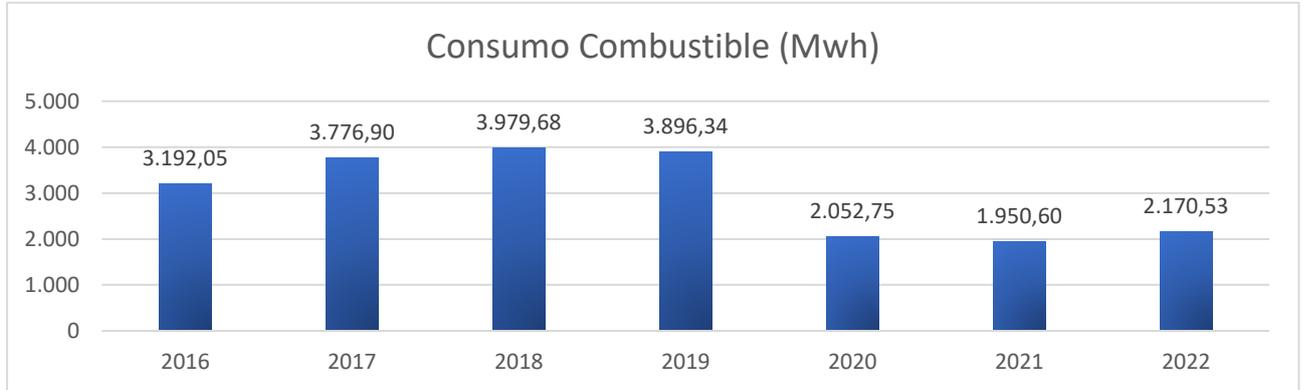
META 2: Instalación de paneles fotovoltaicos en la cubierta de la nave

**5. Consumo de recursos, generación de residuos y otros aspectos ambientales.
 Desempeño ambiental de la organización**

5.1 Producción

Como unidad de producción que se va a utilizar como indicador del desarrollo del proceso productivo va a ser la facturación en los servicios urbanos, escolar y discrecional, siendo el dato B, de acuerdo con el Reglamento 2018/2026, el número de trabajadores, cuyo dato es de 52 personas. De forma complementaria algunos de los indicadores se han relativizados también en relación a los Km recorridos.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE



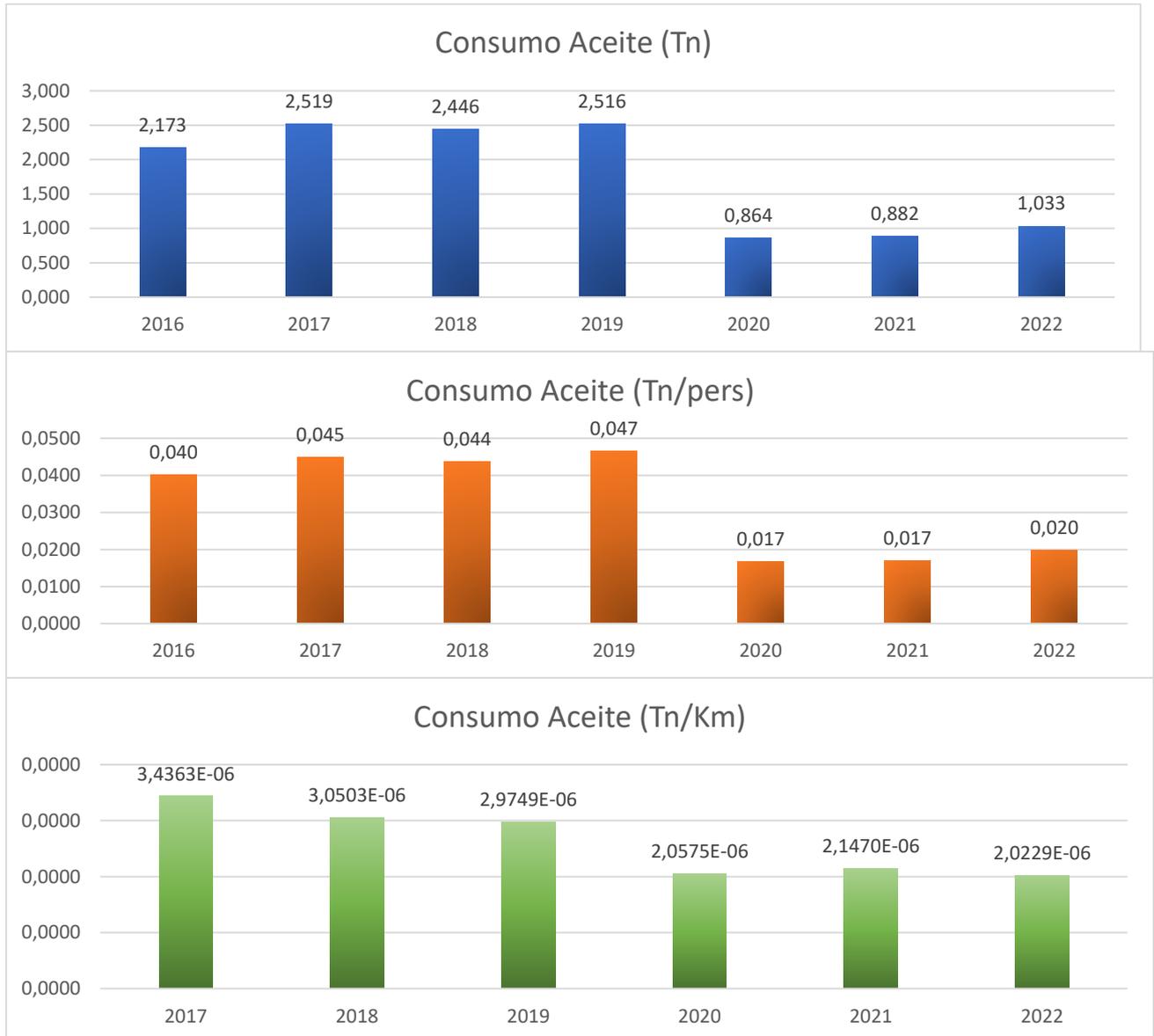
Equivalencia 0,0092182 Mwh/(Litros Combustible)
(Datos procedentes del medidor del depósito de combustible)

* En 2020 y 2021 los datos reflejan un claro desvío respecto a años anteriores. Ello es debido al periodo de confinamiento y a la baja actividad en los servicios en esos años. En 2022 hay un ligero incremento, pero no es comparable los años anteriores al confinamiento debido a las restricciones fronterizas.

Kilómetros realizados anualmente:

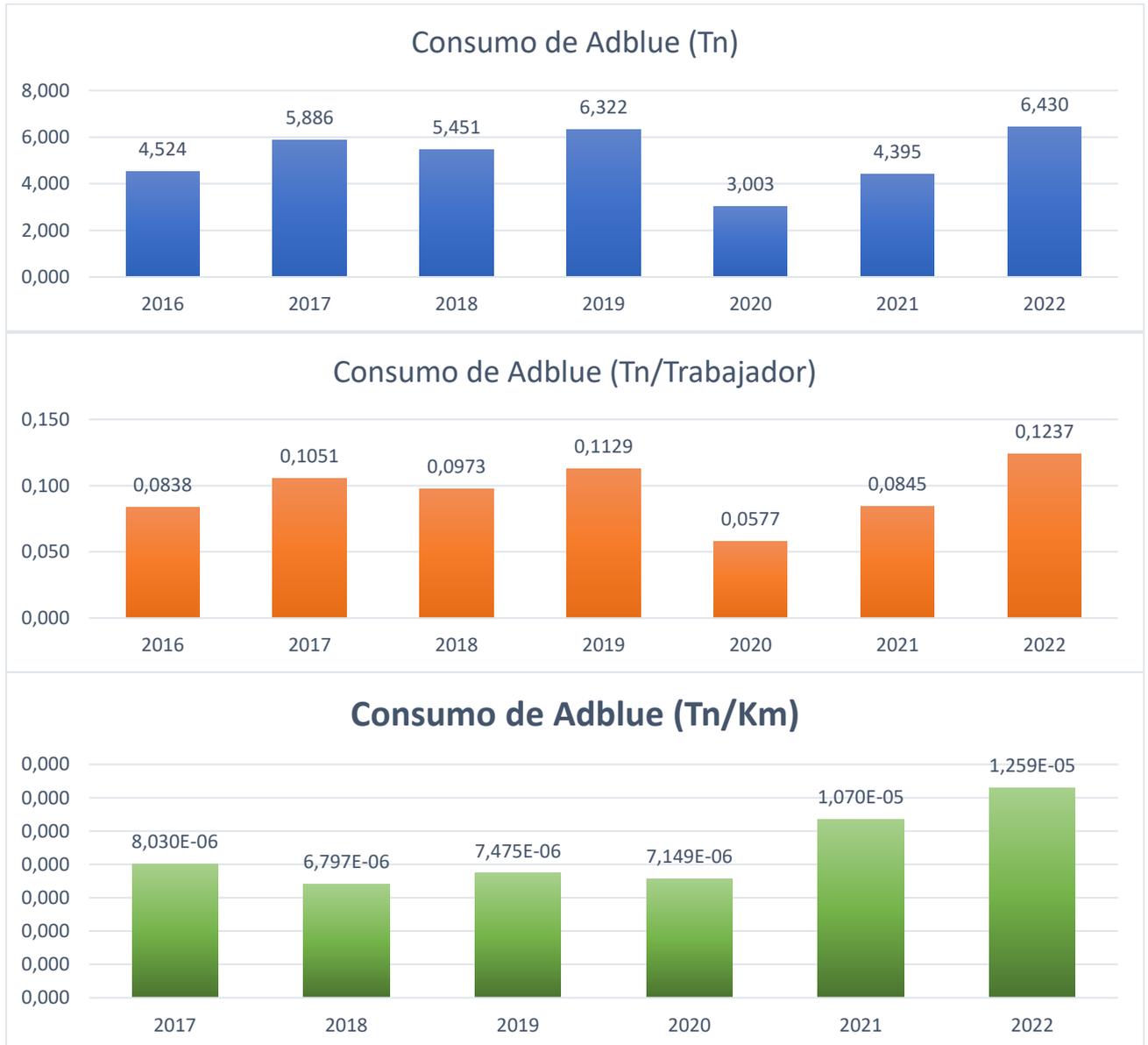
AÑO	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kms	733011.70	801941.00	845734.29	420081.07	410608.81	510648.24

CONSUMO DE ACEITE



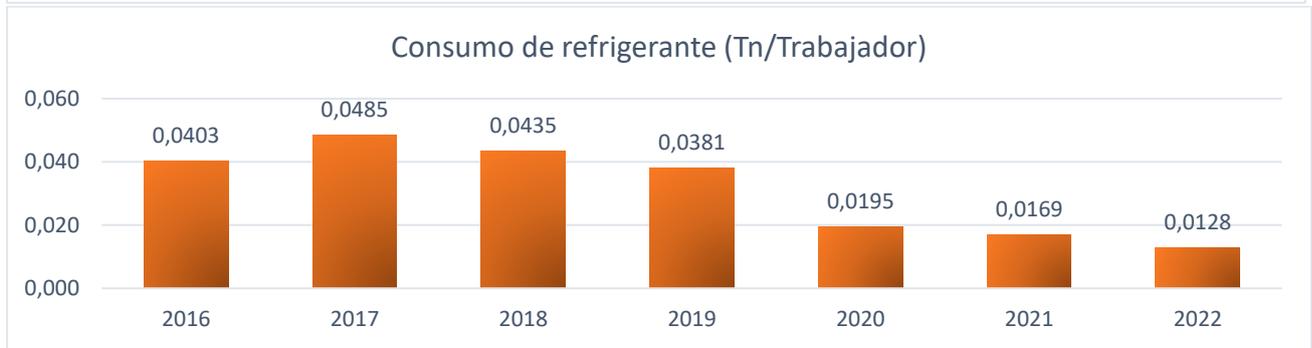
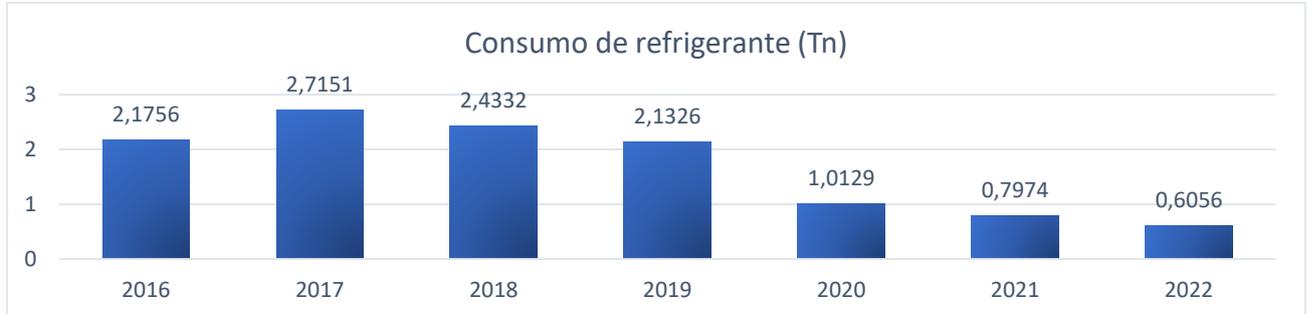
(Dato procedente del servicio de taller de la organización)
Densidad aceite 0,0865 gr/cm³

CONSUMO DE ADBLUE



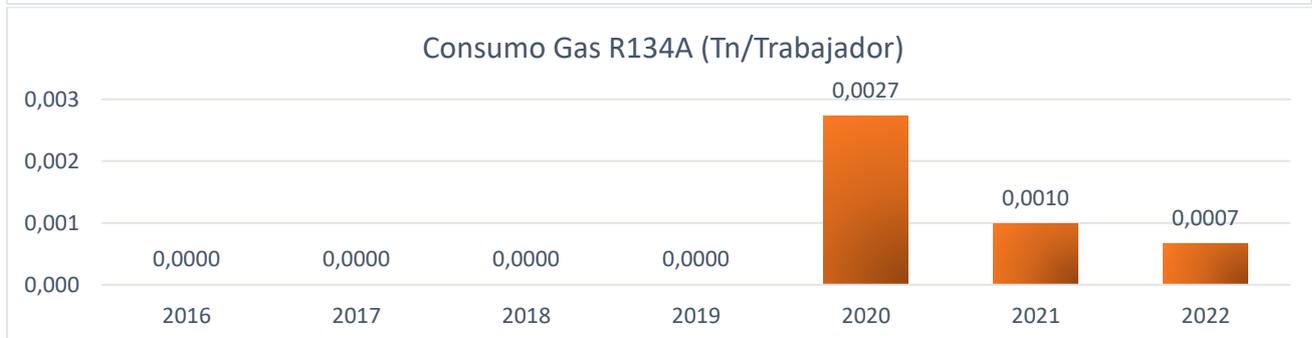
(Datos procedentes del medidor del depósito de Adblue)
Densidad Adblue: 1,093 gr/cm³

CONSUMO DE REFRIGERANTE



(Dato procedente de la medición de equipo de carga de refrigerante)
Densidad Adblue: 1,101 gr/cm³

CONSUMO DE GAS R134A



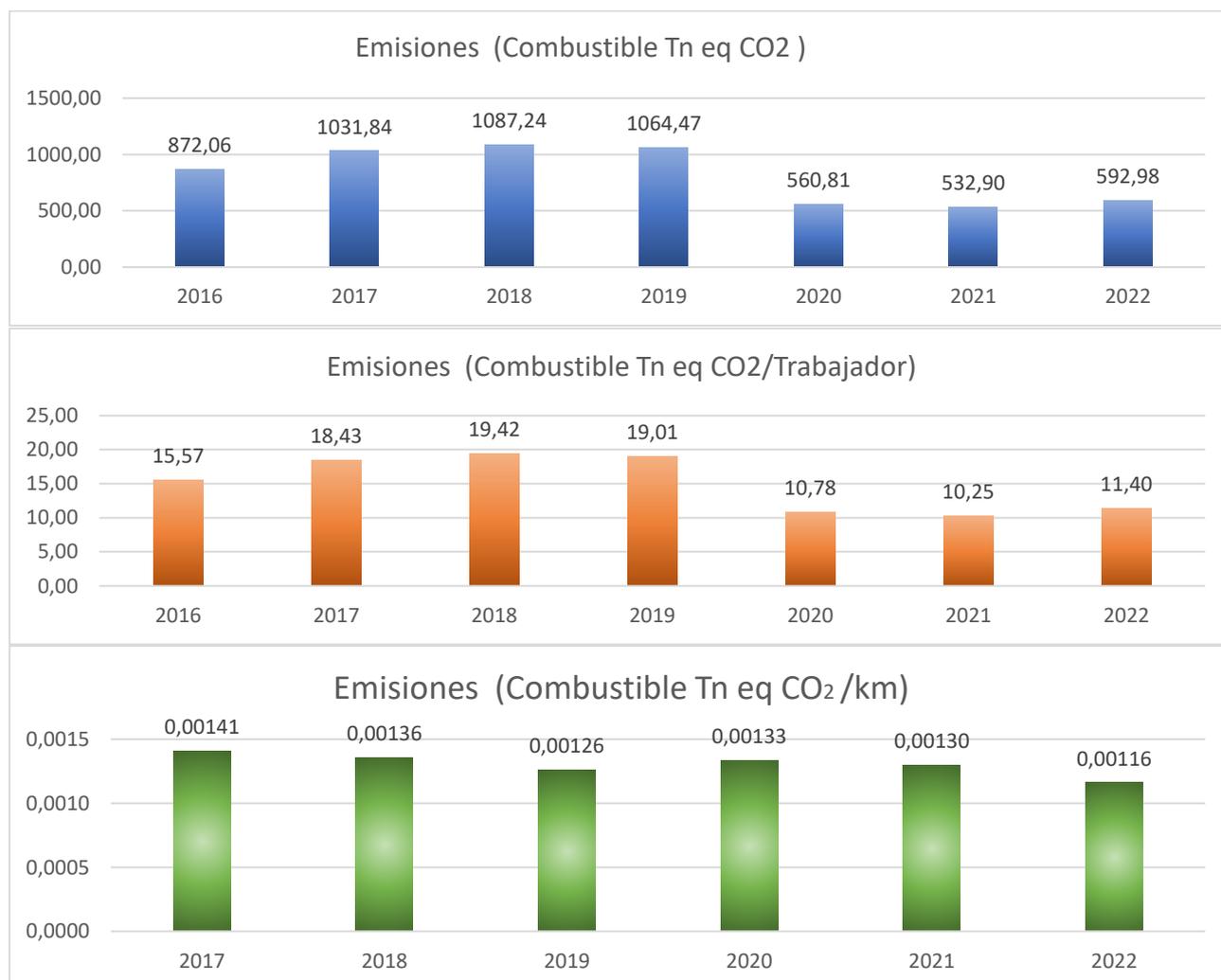
(Dato procedente del servicio de taller de la organización)

*En 2020 la empresa realizó una renovación de gases fluorados en los vehículos, de ahí el incremento sustancial en la producción de estos residuos

EMISIONES

Las emisiones se dividen en emisiones equivalentes de CO₂, NO_x, SO₂ y PM para consumo de combustible y en emisiones equivalentes de CO₂ para consumo de energía eléctrica. (Fuente: Ministerio de Agricultura, pesca y alimentación para CO₂ y Los factores utilizados para el cálculo se han obtenido de la Dirección General de Energía y Cambio Climático de las Islas Baleares para el resto).

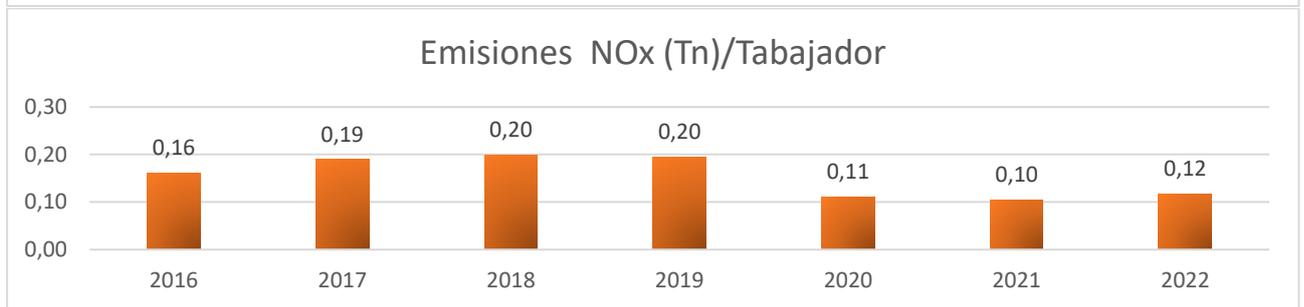
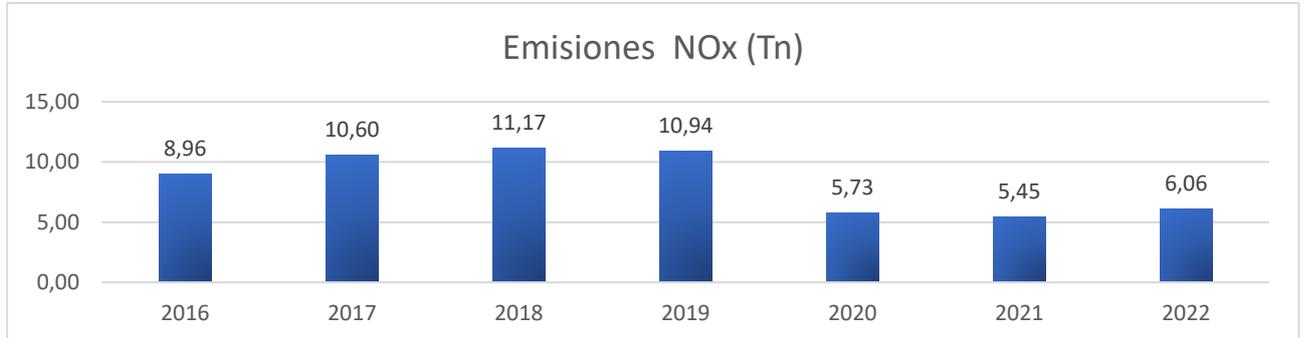
Combustible



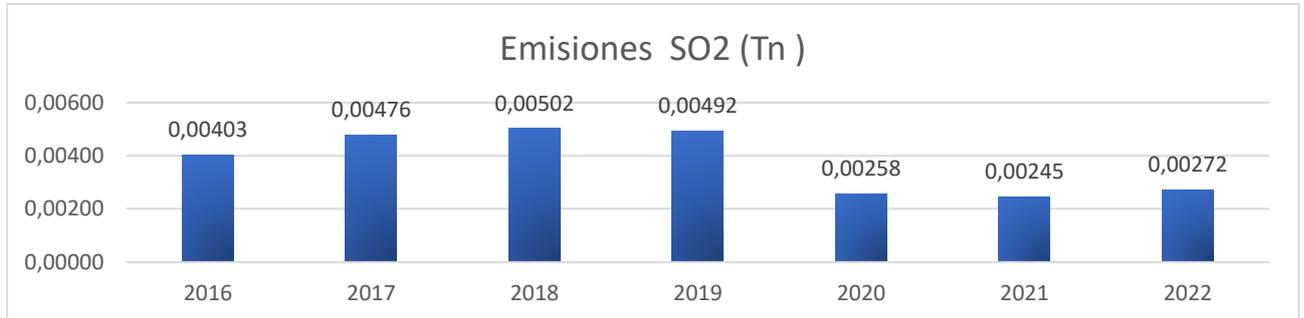
Equivalencia: 1l Combustible = 0.00271062 Tn eq CO₂

Kilómetros realizados anualmente:

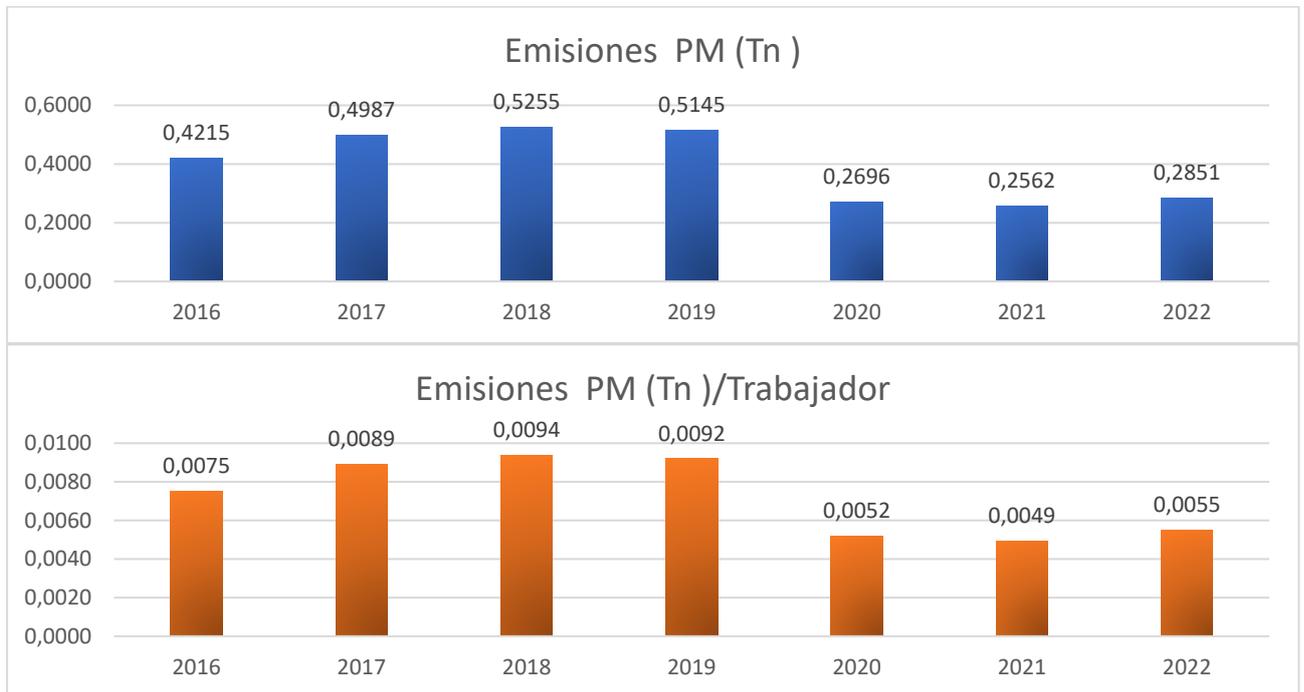
AÑO	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kms	733011.70	801941.00	845734.29	420081.07	410608.81	510648.24



Equivalencia: 1kg Combustible = 33,33 g NO_x



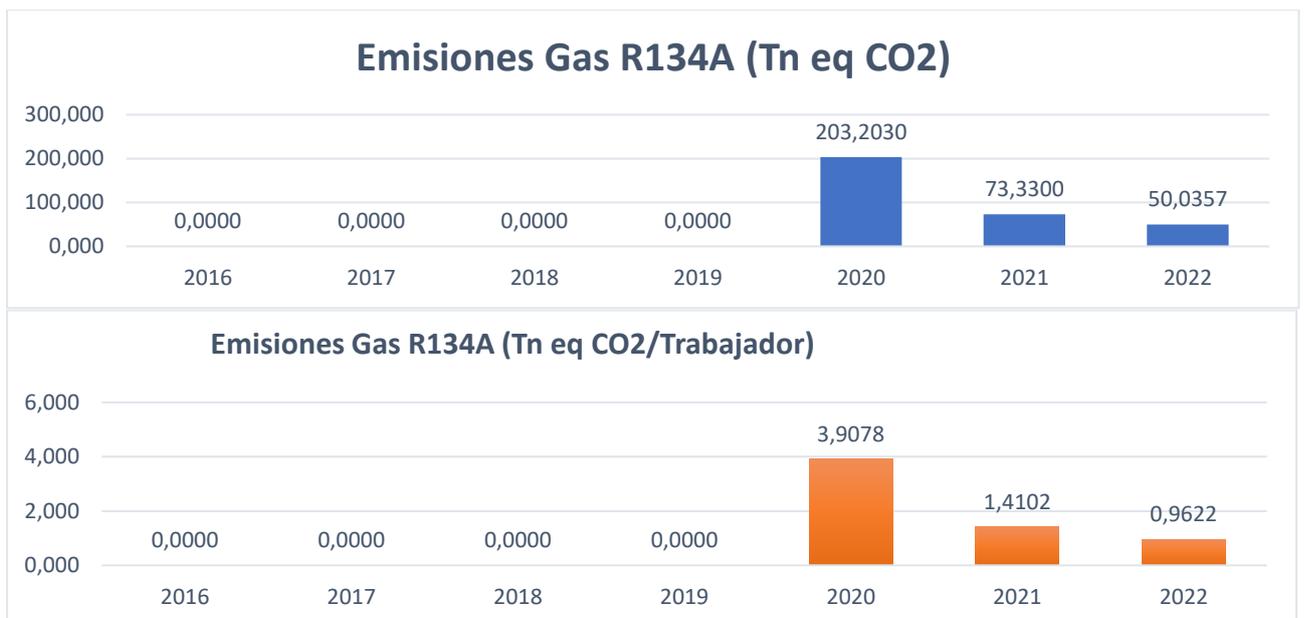
Equivalencia: 1kg Combustible = 0,015 g SO₂



Equivalencia: 1kg Combustible = 1,57 g PM

* En 2020 y 2021 los datos reflejan un claro desvío respecto a años anteriores. Ello es debido al periodo de confinamiento y a la baja actividad en los servicios en esos años.

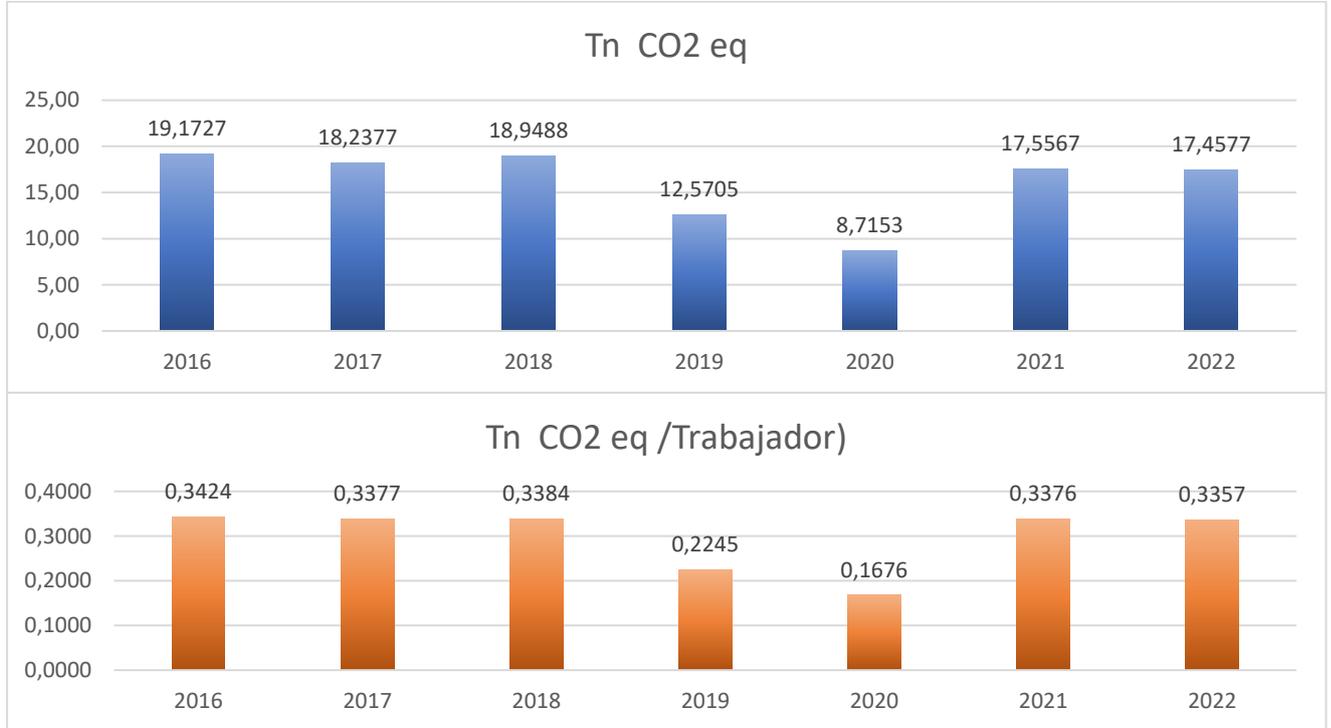
Emisiones Gas R134A



Factor de emisión. PCA = 1,43 TnCO₂/ kg

Dato procedente del REGLAMENTO (UE) No 517/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de abril de 2014 sobre los gases fluorados de efecto invernadero y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 842/2006.

Emisiones Electricidad



Factor de emisión $TnCO_2/kWh$

<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
0,00037	0,00037	0,00043	0,00031	0,00031	0,00067	0,00066

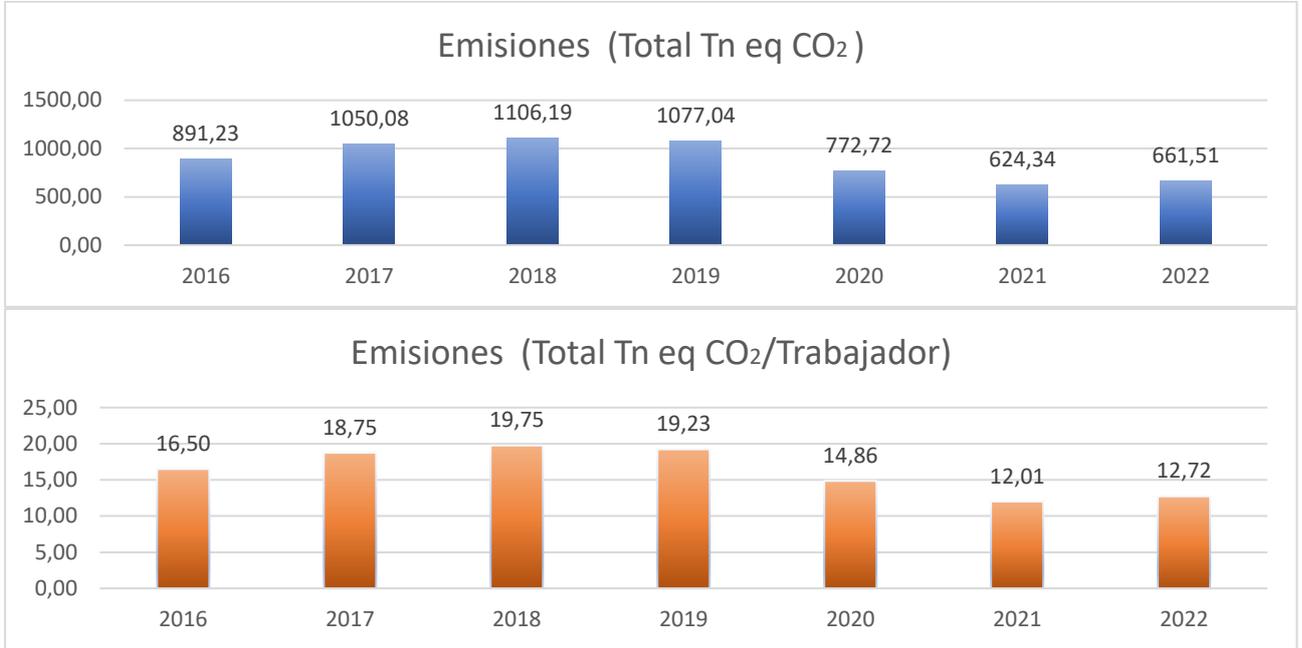
(Dato del distribuidor de energía eléctrica)

*El nuevo proveedor de energía con el que la organización empezó a trabajar en 2021 declaró que el 100% de su energía procede de fuentes renovables, por lo que las emisiones serían 0 Tn, pero ese dato es erróneo ya que Melilla es una isla energética donde la única planta de energía es una central diesel perteneciente a la compañía ENDESA. Dicha compañía declara en su DMA que su factor de emisión para 2021 y 2022 fueron de 0,000691 y 0,000699 $TnCO_2/kWh$ respectivamente según la siguiente tabla:

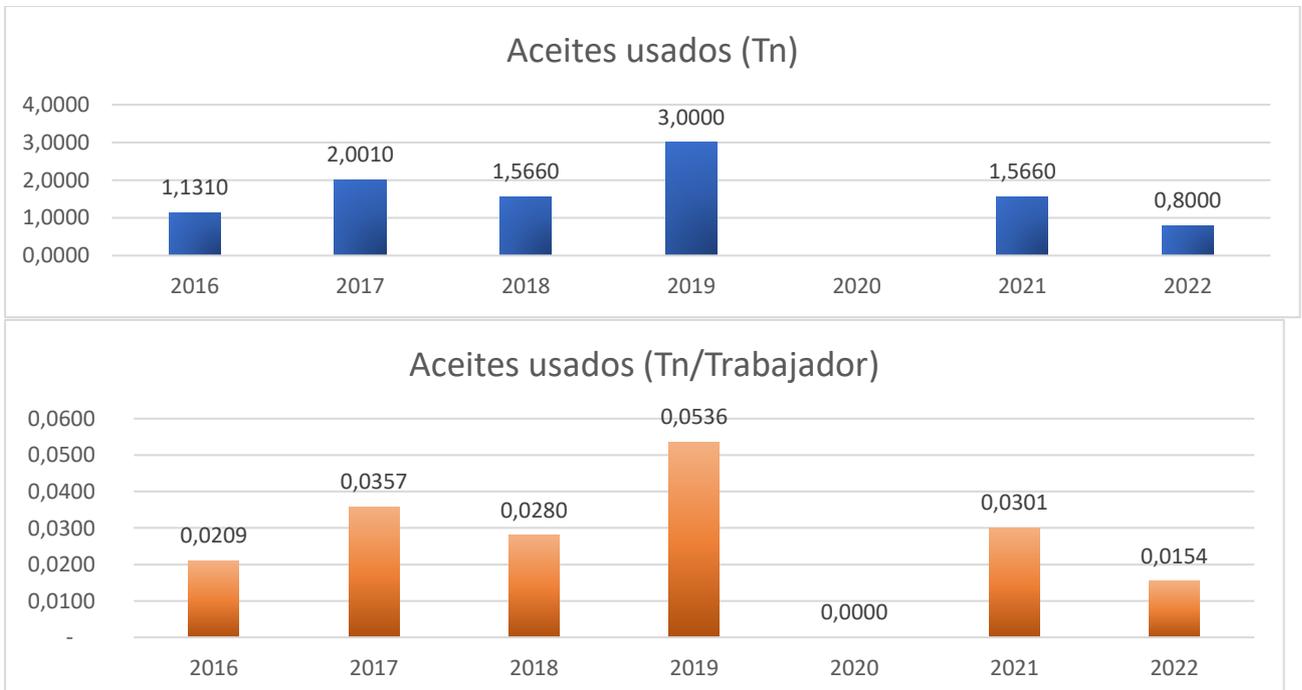
EMISIONES TOTALES ANUALES DE CO ₂				
2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ (t)				
142.590	142.791	140.368	137.588	131.785
Indicador específico (t _{CO2} /MWhb)				
0,66	0,67	0,67	0,67	0,66

Evolución de Emisiones Anuales de Endesa (Melilla)

Emisiones totales: Combustible + Electricidad+Gas R134

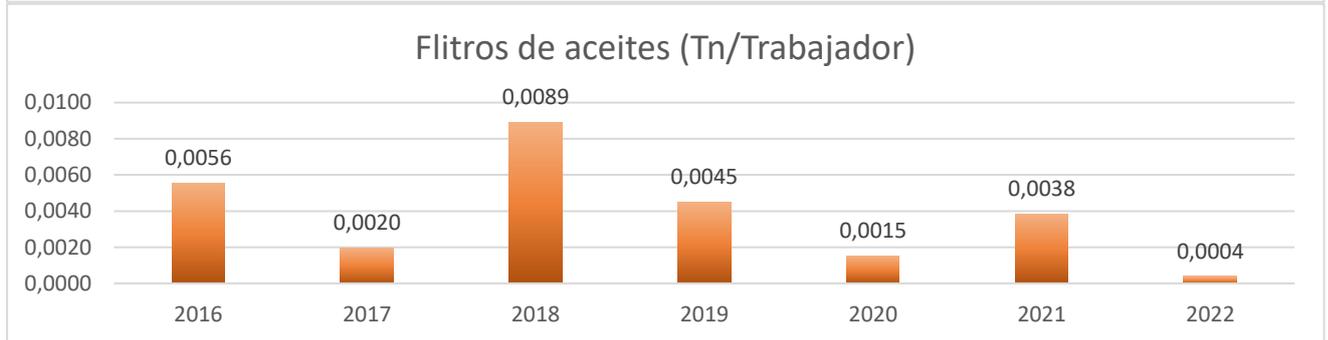
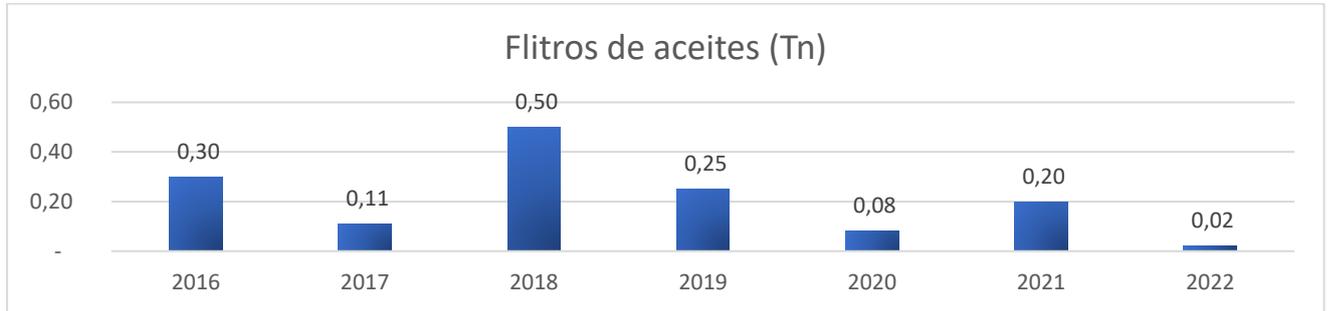


Producción de residuos

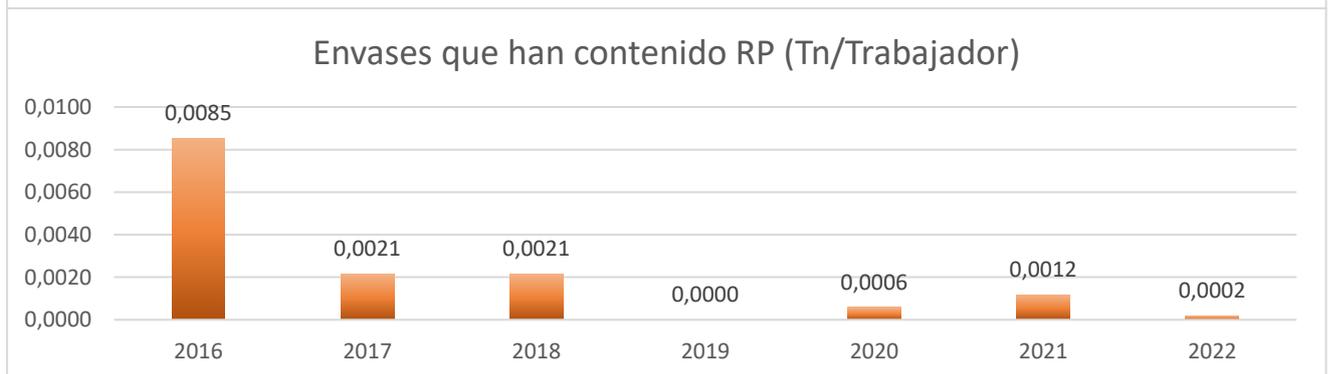


Densidad aceite: 0,83 kg/m³

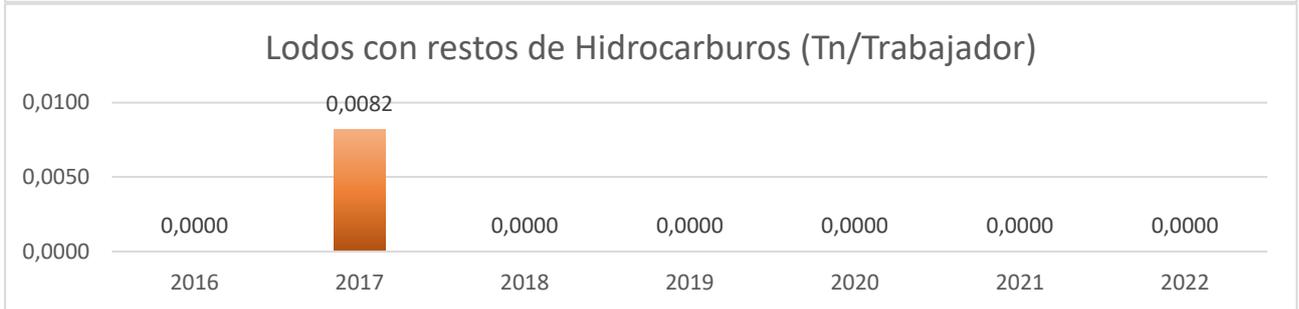
(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)



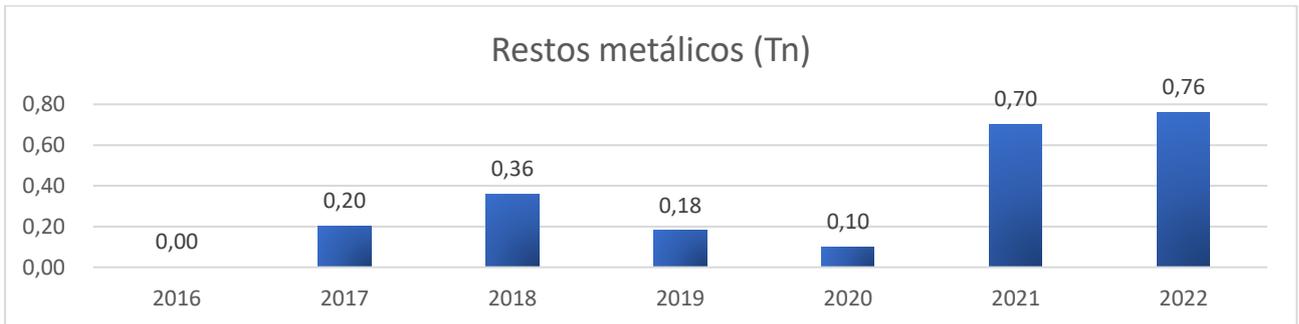
(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)



(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)



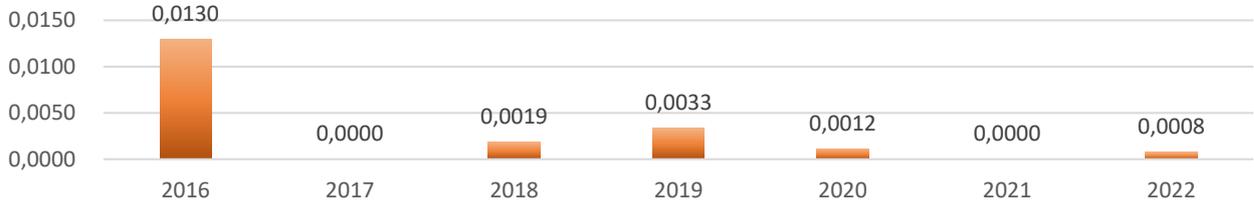
(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)



(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)

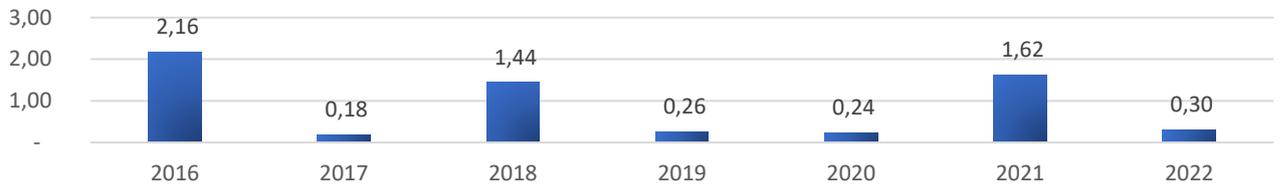


Filtros Hidrocarburos (Tn/Trabajador)



(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)

BATERÍAS DE PLOMO (Tn)



BATERÍAS DE PLOMO (Tn/Trabajador)



(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)

Material absorbente (Tn)

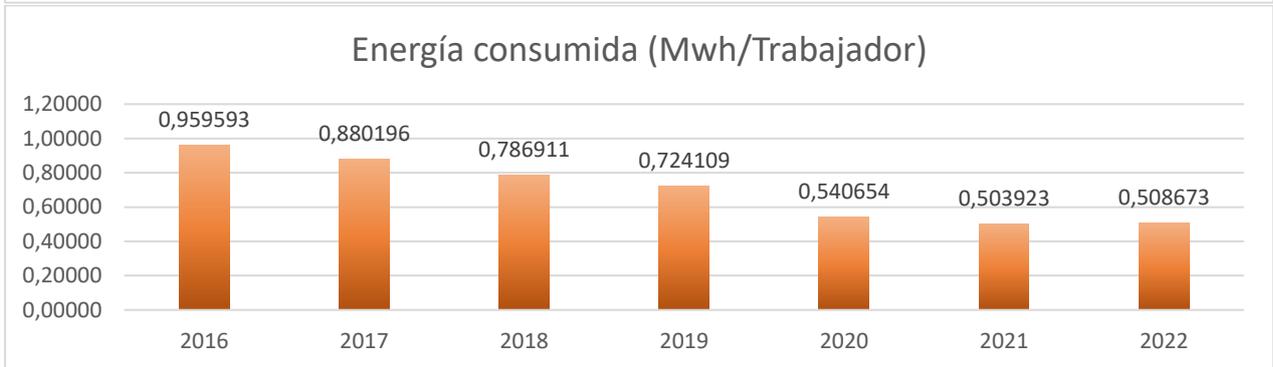
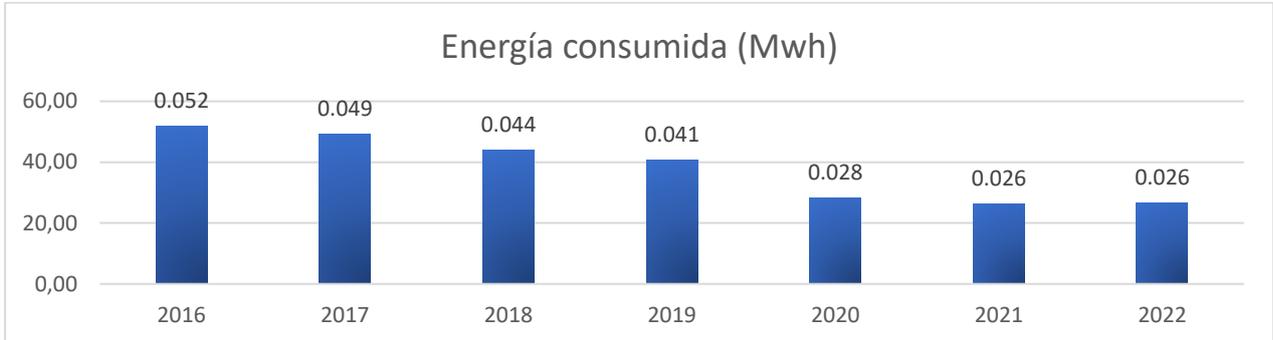


Material absorbente (Tn/Trabajador)



(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)

Consumo de energía eléctrica

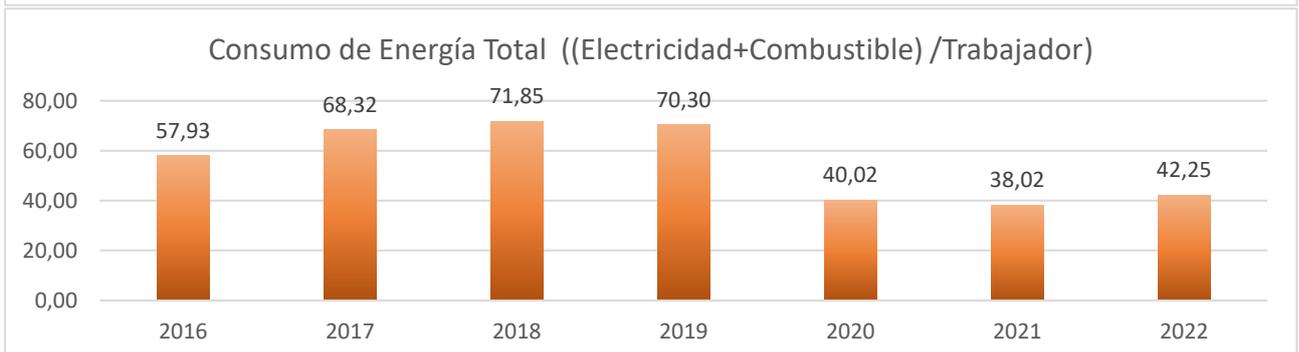
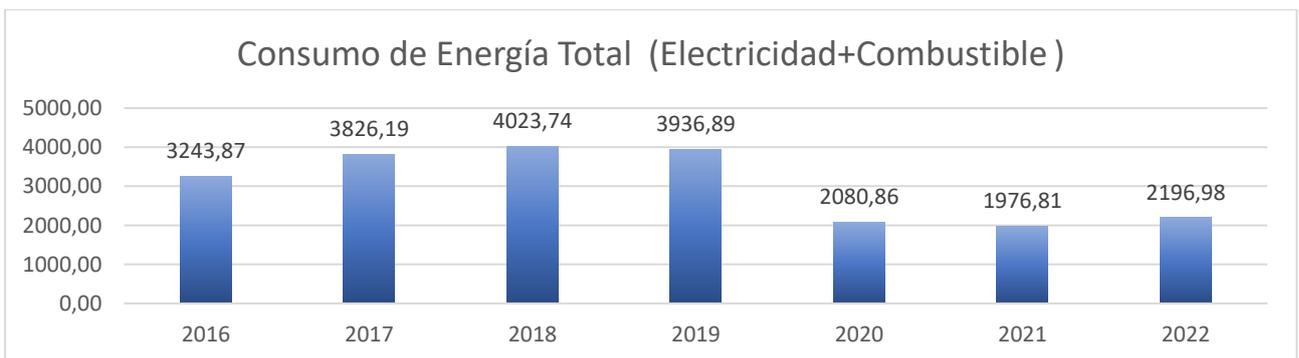


El origen de estos datos proviene de las facturas de la empresa de suministro de energía eléctrica.

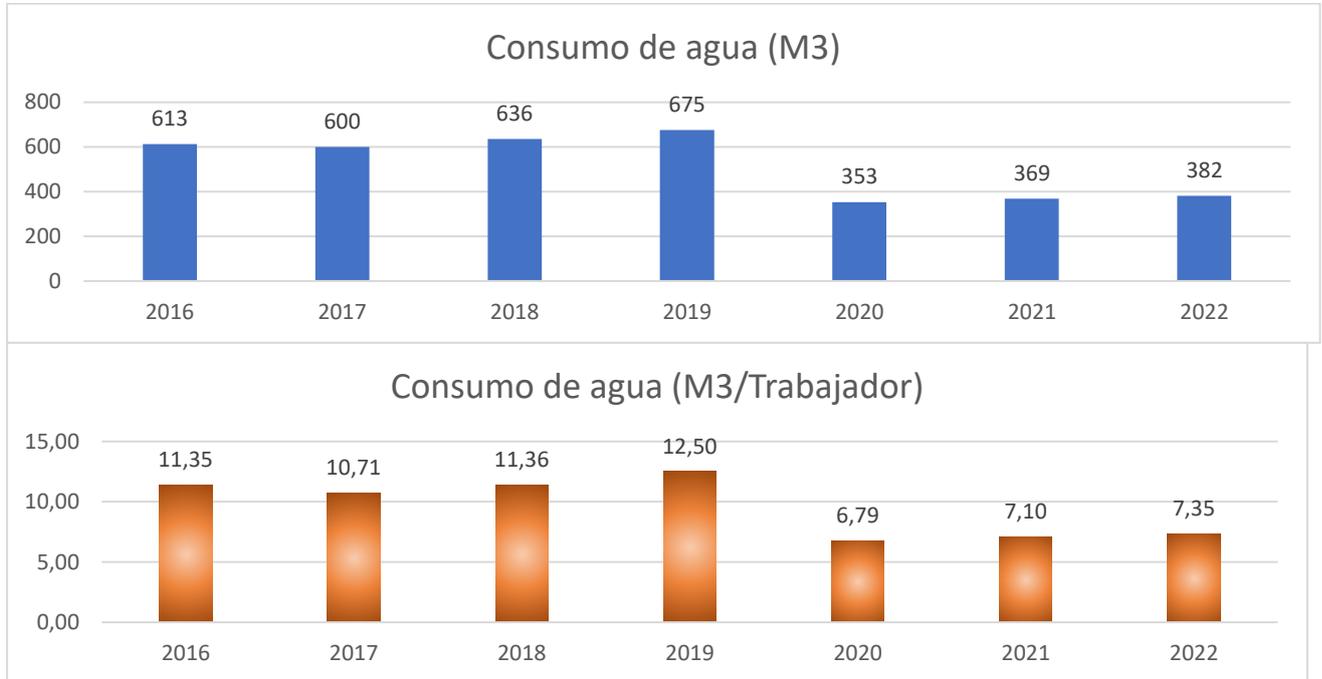
* En 2020 y 2021 los datos reflejan un claro desvío respecto a años anteriores. Ello es debido al periodo de confinamiento y a la baja actividad en los servicios en esos años.

La organización no ha generado energía procedentes de fuentes renovable.

Consumo de energía total (electricidad + combustible)



Consumo de agua



El origen de estos datos proviene de las facturas de la empresa de gestión de aguas de la Ciudad Autónoma de Melilla.
* En 2021 se actualizan los datos del año 2020, ya que la empresa de gestión de aguas tramitó las facturas de los tres últimos trimestres de 2020 en el año 2022.

5.2 Servicio de transporte de pasajeros

En este apartado se establece una comparativa entre el consumo de combustible junto con las emisiones respecto a los kilómetros realizados por el conjunto de vehículos anualmente.

Consumo medio y emisiones por línea de servicio urbano

En la siguiente tabla se detallan las diferentes líneas de servicio urbano, la distancia recorrida en cada línea, así como el consumo medio en las mismas (Mwh) en el año 2022.

Línea	Km	Total (L)	Total (Mwh)
CIRCULAR 1	10.3	4.4871	0.04452
CIRCULAR 2	12.2	5.3279	0.05286
CIRCULAR 3	14.3	6.2340	0.06185
CIRCULAR 5	15.7	6.8439	0.06790
LÍNEA 3	11.3	4.9053	0.04867
LÍNEA 5	5.8	2.5267	0.02507
LÍNEA 6	7.2	3.1410	0.03116
LÍNEA 7	6.7	2.9144	0.02892



Declaración Ambiental

Código: DA.06
Fecha: 23/11/2023
Página: 33 de 37

Listado de vehículos

En la siguiente tabla, se relaciona la totalidad de vehículos de prestan servicio en la organización.

Nº	MATRÍCULA	TIPO	MODELO	MOTORIZACION (cm ³)	FECHA COMPRA	KM TOTALES	COMBUSTIBLE	AÑO DE FABRICACION
8	3030 LBY	DISCRECIONAL	LION'S COACH	12419	12/05/2023	8326	DIESEL	2023
9	2982 LBY	DISCRECIONAL	LION'S COACH	12419	12/05/2023	7949	DIESEL	2023
7	6316 LKF	DISCRECIONAL	OTOKAR ULYSO TH	6700	01/10/2020	30840	DIESEL	2020
3	1845 KVD	URBANO	LION'S CITY	10518	06/03/2019	166157	DIESEL	2019
4	1913 KVD	URBANO	LION'S CITY	10518	06/03/2019	165799	DIESEL	2019
5	3126 LBY	URBANO	LION'S CITY	10518	23/10/2019	158054	DIESEL	2019
6	3078 LBY	URBANO	LION'S CITY	10518	23/10/2019	154123	DIESEL	2019
1	3712 KMC	URBANO	LION'S CITY	10518	22/06/2018	163912	DIESEL	2018
2	2723 KMC	URBANO	LION'S CITY	10518	22/06/2018	203943	DIESEL	2018
89	8554 HNV	URBANO	IVECO CROOSWAY	5880	08/02/2013	289041	DIESEL	2013
90	8729 HNV	URBANO	IVECO CROOSWAY	5880	08/02/2013	280293	DIESEL	2013
91	8635 HNV	URBANO	IVECO CROOSWAY	5880	08/02/2013	367809	DIESEL	2013
92	8678 HNV	URBANO	IVECO CROOSWAY	5880	08/02/2013	417598	DIESEL	2013
87	4205 HLP	DISCRECIONAL	IVECO SIDERAL 2000	10308	17/07/2012	198587	DIESEL	2012
88	4236 HLP	DISCRECIONAL	IVECO SIDERAL 2000	10308	17/07/2012	160664	DIESEL	2012
84	7500 GVG	DISCRECIONAL	VOLVO B9R	9365	25/03/2010	217054	DIESEL	2010
85	3195 GXX	DISCRECIONAL	VOLVO B9R	9365	19/07/2010	208970	DIESEL	2010
86	3130 GXX	DISCRECIONAL	VOLVO B9R	9365	19/07/2010	184705	DIESEL	2010
79	2620 GCV	DISCRECIONAL	PEUGEOT PARTNER	2999	16/04/2008	126880	DIESEL	2008
80	0741 GHF	DISCRECIONAL	VOLVO B7R MK III	7146	27/08/2008	184052	DIESEL	2008
81	0701 GHF	DISCRECIONAL	VOLVO B7R MK III	7146	27/08/2008	210722	DIESEL	2008
82	4241 GJW	DISCRECIONAL	VOLVO B7R MK III	7146	04/12/2008	200683	DIESEL	2008
83	0880 GKF	URBANO	MAN A22	10518	26/12/2008	310868	DIESEL	2008
72	3275 DTD	DISCRECIONAL	IVECO PB	10380	02/12/2005	202504	DIESEL	2005

5.3 Biodiversidad

Este indicador se define en metros cuadrados de superficie construida y los metros cuadrados totales de parcela. Este indicador no ha variado en los últimos 3 años.

Indicador de Biodiversidad:

	M2	M2/Trabajador
SUP. CONSTRUIDA TOTAL	3089,35	57,21
SUP. EXTERIOR	907,35	16,80
SUP. INTERIOR DEDICADA A LA NATURALEZA	0	0
SUP. EXTERIOR DEDICADA A LA NATURALEZA	0	0
SUP. PARCELA TOTAL	3948,87	73,12

 <p>COA TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 34 de 37</p>
--	--------------------------------	---

6. Cumplimiento de la legislación

La organización ha elaborado una lista de la legislación ambiental aplicable: "Registro de Identificación y Evaluación del Cumplimiento Legal", el cual es un resumen o extracto de los aspectos relevantes de las Leyes, Reales Decretos o disposiciones aplicables, y donde se hace referencia a su cumplimiento.

NORMA	CUMPLIMIENTO
<p>LEY 11/1997, de 24 de abril, de Envases y Residuos de Envases (boe nº. 99, de 25-04-1997)</p>	<p>Se cumple, el 100% de los envases de VALORIZAN Separados. Alta como pequeño productor de residuos. REG. 030/08-PP 26/11/08. Modificación en el registro de RP 23/06/15. Alta como productor subcontrata de limpieza "Limpiezas Delfi, sl" (09/06/2011)</p>
<p>LEY 22/2011, de 29 de julio, de Residuos</p>	<p>Alta como pequeño productor de residuos. REG. 030/08-PP 26/11/08. Ampliación FILTROS HIDROCARBUROS 12/05/09. Ampliación Residuos que contienen HIDROCARBUROS. 08/06/11. AUTORIZACIÓN TRANSPORTISTA RP ADEL LAH MIZIZIAN Reg. 027/09-TA 03/11/09. Modificación en el registro de RP 23/06/15. Alta como productor subcontrata de limpieza "Limpiezas Delfi, sl" (09/06/2011). - Alta como pequeño productor de residuos. Alta como pequeño productor de residuos. REG. 030/08-PP 26/11/08. Ampliación FILTROS HIDROCARBUROS 12/05/09. Ampliación Residuos que contienen HIDROCARBUROS. 08/06/11. Modificación en el registro de RP 23/06/15. Alta como productor subcontrata de limpieza "Limpiezas Delfi, sl" (09/06/2011) - Informes de simulacro de emergencia.</p>
<p>R.D. 833/1.988 de 20 de julio de 1.988, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1.986. Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos</p>	<p>Seguro de Responsabilidad Civil</p> <p>Alta como pequeño productor de residuos. REG. 030/08-PP 26/11/08. Ampliación FILTROS HIDROCARBUROS 12/05/09. Ampliación Residuos que contienen HIDROCARBUROS. 08/06/11. AUTORIZACIÓN TRANSPORTISTA RP ADEL LAH MIZIZIAN Reg. 027/09-TA 03/11/09. Modificación en el registro de RP 23/06/15. Alta como productor subcontrata de limpieza "Limpiezas Delfi, sl" (09/06/2011). Se envasan los residuos tóxicos y peligrosos evitando pérdidas de contenido. Máximo tiempo de almacenamiento: 6 meses. Etiquetado de residuos peligrosos. La etiqueta presentar el código de identificación de los residuos; el nombre, dirección y teléfono del titular de los residuos; las fechas de envasado y la naturaleza de los riesgos que presentan los residuos. Punto limpio. Libro de pequeño productor de residuos peligrosos de la CAM Alta como pequeño productor. Requerimiento al subcontratista. Documentación gestionada por el jefe de almacén. Se procede según el procedimiento de la Consejería de Medio Ambiente de la CAM Requerimiento al subcontratista. AUTORIZACIÓN TRANSPORTISTA RP ADEL LAH MIZIZIAN Reg. 027/09-TA 03/11/09. Alta como pequeño productor de residuos. REG. 030/08-PP 26/11/08. Ampliación FILTROS HIDROCARBUROS 12/05/09. Ampliación Residuos que contienen HIDROCARBUROS. 08/06/11. Modificación en el registro de RP 23/06/15. Alta como productor subcontrata de limpieza "Limpiezas Delfi, sl" (09/06/2011). Almacenamiento en recipientes específicos sobre bandejas que eviten el derramamiento de los aceites usados. Colocación de separador de HC.</p>

 <p>COA TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 35 de 37</p>
--	--------------------------------	---

<p>Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados. (Vigente desde el 27 de septiembre de 2008).</p>	<p>Alta como pequeño productor de residuos. REG. 030/08-PP 26/11/08. Ampliación FILTROS HIDROCARBUROS 12/05/09. Ampliación Residuos que contienen HIDROCARBUROS. 08/06/11. Libro de registro de entrega de residuos.</p>
<p>Real Decreto 20/2017, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.</p>	<p>Libro de registro de entrega de residuos.</p> <p>Entrega en CAR.</p> <p>El titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo queda obligado a entregarlo a un centro autorizado de tratamiento. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el centro autorizado o a través de una instalación de recepción.</p>
<p>Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso. Modificación RD. 731/2020</p>	<p>Alta como productor de neumáticos fuera de uso. Código con SIGNUS como punto de generación: G5200602</p>
<p>Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.</p>	<p>Entrega de residuos a gestores autorizados</p>
<p>Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera</p>	<p>Informe acústico favorable. ME-RU-01-14 (asociado con la Licencia de Apertura). Sin cambios reseñables respecto a las instalaciones, que no han cambiado significativamente las fuentes de ruidos. Todos los vehículos en circulación tienen la ITV favorable.</p>
<p>Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.</p>	<p>Informe acústico favorable. ME-RU-01-14 (asociado con la Licencia de Apertura). Sin cambios reseñables respecto a las instalaciones, que no han cambiado significativamente las fuentes de ruidos. Todos los vehículos en circulación tienen la ITV favorable.</p>
<p>Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.</p>	<p>Todos los vehículos en circulación tienen la ITV favorable.</p>
<p>Real Decreto 212/2002 por el que se regula las emisiones sonoras en el entorno por determinadas máquinas de uso al aire libre y modificaciones posteriores.</p>	<p>En caso de uso se requerirá al contratista el uso de maquinaria con marcado CE.</p>
<p>Ordenanza de Protección de los espacios públicos en relación con su limpieza y retirada de residuos del 28 de septiembre de 1988</p>	<p>Segregación de residuos no peligrosos en nave y depósito en contenedores públicos.</p>
<p>Real Decreto 614/2001 de 8.6. (M. Presid., BOE 21.6.2001). Disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.</p>	<p>Certificado de legalización de la instalación de BT y OCA. Plan prevención de riesgos laborales.</p>
<p>Real Decreto 842/2002 de 2.8. (M. Ciencia y Tec., BOE 18.9.2002). Reglamento electrotécnico para baja tensión, modificado por: Real Decreto 560/2010, de 7.5 (BOE nº 125, de 22.5; recls. 19.6 y 26.8.2010). Adaptación a Directiva ómnibus derogado parcialmente por: Sentencia de 17.2.2004 del Tribunal Supremo (BOE 5.4.2004). Anula el inciso 4.2..c.2 de la ITC-BT-03.</p>	<p>CERTIFICADO DE LEGALIZACIÓN DE LA INSTALACIÓN. CERTIFICADO DE MANTENIMIENTO DE LAS INSTLACIONES. OCA. -Certificado de puesta en marcha de la instalación fecha: 24/10/14. Salida nº 59427 -Certificado de Inspección reglamentaria BT-ML-032/14. Fecha 16/06/14. Pendiente de realizar inspección reglamentaria quinquenal. Solicitud de oferta a empresa de inspección realizada. La inspección se realizará la primera semana de julio de 2019. - Autorización de puesta en marcha: 21/10/14</p>
<p>Real Decreto 769/1999 de 7.5. (M. Ind. y E., BOE 31.5.1999). Real Decreto 2060/2008, de 12.12 (M. Ind. Tur, y Com., BOE 5.2.2009). Por el que se aprueba el Reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias. Derogará a partir del 5.8.2009 el Reglamento y sus ITC (a excepción de la ITC MIE-AP3). modificado por: Real Decreto 1388/2011, de 14.10 (M. Ind. Tur, y Com., BOE 15.10.2011).</p>	<p>Depósito 800 l. Inspección OCA favorable 09/07/15. Solicitado presupuesto para revisión tipo A a instalador autorizado. La revisión se realizó la primera quincena de julio de 2019.</p>

	<h2>Declaración Ambiental</h2>	<p>Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 36 de 37</p>
---	--------------------------------	---

<p>Real Decreto 2291/1985 de 28.11. (M. Ind. y E., BOE 11.12.1985). Reglamento de aparatos de elevación y manutención, completado por: Real Decreto 474/1988 de 30.3. (M. Ind. y E., BOE 20.5.1988) Instrucciones Técnicas Complementarias MIE-AEM. Hasta el momento han aparecido 4. Mientras, se seguirá aplicando la Orden de 23.5.1977 Real Decreto 836/2003 de 27.6. (M. Ciencia y Tecn., BBOOE 17.7.2003, rect. 23.1.2004). Nueva MIE-AEM 2, en vigor el 17.10.2003. modificado por: Real Decreto 560/2010, de 7.5 (BOE nº 125, de 22.5; rectx. 19.6 y 26.8.2010). Real Decreto 837/2003 de 27.6. (M. Ciencia y Tecn., BOE 17.7.2003). Nueva MIE-AEM 4, en vigor el 17.10.2003 con excepciones. modificado por: Real Decreto 560/2010, de 7.5 (BOE nº 125, de 22.5; rectx. 19.6 y 26.8.2010). modificado por: Real Decreto 560/2010, de 7.5 (BOE nº 125, de 22.5; rectx. 19.6 y 26.8.2010). Adaptación a Directiva omnibus. derogado parcialmente por: Real Decreto 1314/1997 de 1.8. (M. Ind. y E., BBOOE 30.9.1997 rect. 28.7.1998). Deroga las materias objeto del presente Real Decreto, salvo arts. 10-15, 19 y 23.</p>	<p>Marcado CE de elevadores hidráulicos. Registros de revisión y mantenimiento.</p>
<p>Real Decreto 474/1988 de 30.3 (M. Ind. y E., BOE 20.5.1988). Dicta disposiciones en aplicación de la Directiva del Consejo 84/528/CEE sobre aparatos elevadores y de manejo mecánico.</p>	<p>Toda la maquinaria de la empresa dispone de marcado CE</p>
<p>Real Decreto 400/1996 de 1.3. (M. Ind. y E., BOE 8.4.1996). Dicta las disposiciones de aplicación de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 94/9/CE, relativa a los aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas.</p>	<p>Marcado CE. Desclasificación de nave como atmósfera explosiva. Certificado de legalización de la instalación de BT y OCA. Nº Certificado: BT-ML-032/14. 16/06/ 2014</p>
<p>Real Decreto 1027/2007, de 20.7 (M. Presid., BB.OO.E 29.8.2007; rect. 28.2.2008). Por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE), modificado por: Real Decreto 1826/2009, de 27.11 (BB.OO.E 11.12.2009; rect. 12.2 y 25.5.2010).</p>	<p>LICENCIA DE ACTIVIDAD 22/06/16 Certificado de legalización de instalaciones</p>
<p>Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015.</p>	<p>LICENCIA DE ACTIVIDAD 22/06/16</p>

La evaluación del cumplimiento de los requisitos se realiza trimestralmente. En 2022 se ha realizado la revisión de todos los requisitos legales en materia ambiental, no habiéndose identificado ningún incumplimiento legal.

Por otro lado, la dirección de la Cooperativa Ómnibus de Automóviles Melilla (COA), comunica que no ha sido sometida a sanciones ambientales en los últimos tres años.

 <p>TRANSPORTE URBANO DE MELILLA</p>	Declaración Ambiental	Código: DA.06 Fecha: 23/11/2023 Página: 37 de 37
---	------------------------------	--

7. Datos del verificador ambiental

La presente Declaración Ambiental, que consta de 37 páginas ha sido validada, por "SGS INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES IBERICA, S.A.U, con fecha de_____.

SGS INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES IBERICA, S.A.U está acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación con el número ES-V-0009.



8. Persona de contacto responsable para suministrar más información ambiental a quien lo solicite.

Nombre: Antonio Simón Montoya Mata

Cargo: Responsable del Sistema Integrado. Persona a quien solicitar información ambiental extra y datos de contacto para ello.

Dirección: C/ Cabo Cañón Antonio Mesa, 4. Tf. 952672616 / 650980149

La declaración validada estará disponible en la página web <https://coamelilla.com/>