



## DECLARACIÓN AMBIENTAL

Revisión: 08

Fecha de edición:	05/06/2025
Destinatario:	Antonio Simón Montoya Mata
Cargo:	Responsable del SIG

Elaborado: Antonio L. Castro	Revisado: Antonio Montoya	Aprobado: José Fuentes
Firma: 	Firma: 	Firma: 
Fecha: 05/06/2025	Fecha: 05/06/2025	Fecha: 05/06/2025

Estado de Revisión	
Rev.	Objeto de la Revisión
00	Implantación del Sistema EMAS
01	1ª Revisión de la Declaración Ambiental
02	2ª Revisión de la Declaración Ambiental. Inclusión de los aspectos ambientales: biodiversidad (m2 de superficie construida) y generación de residuos de fibrocemento.
03	3ª Revisión de la Declaración Ambiental
04	4ª Revisión de la Declaración Ambiental
05	5ª Revisión de la Declaración Ambiental
06	6ª Revisión de la Declaración Ambiental
07	7ª Revisión de la Declaración Ambiental
08	8ª Revisión de la Declaración Ambiental

## ÍNDICE

<b>1. Introducción</b>	<b>4</b>
1.1 Descripción del emplazamiento de la organización	5
1.2 Descripción de las actividades, productos y servicios	5
1.3 Parámetros generales de la organización	6
1.4 Organigrama de la organización	8
<b>2. Sistema de gestión ambiental</b>	<b>8</b>
2.1 Política ambiental	8
<b>3. Descripción de los aspectos ambientales significativos de la organización</b>	<b>10</b>
3.1 Identificación de aspectos ambientales	10
3.2 Evaluación de los Aspectos Ambientales	10
3.2.1 Evaluación de los Aspectos Ambientales directos e indirectos en Condiciones Normales y Anormales	10
3.2.2 Evaluación de los Aspectos Ambientales en Condiciones de Emergencia	11
3.3 Aspectos e Impactos Ambientales	12
<b>4. Programa de gestión ambiental de la organización (Mejoras conseguidas)</b>	<b>13</b>
<b>5. Consumo de recursos, generación de residuos y otros aspectos ambientales. Desempeño ambiental de la organización</b>	<b>18</b>
5.1 Producción	18
5.2 EMISIONES	21
5.3 Servicio de transporte de pasajeros	30
5.4 Biodiversidad	30
<b>6. Cumplimiento de la legislación</b>	<b>31</b>
<b>7. Datos del verificador ambiental</b>	<b>33</b>
<b>8. Persona de contacto responsable para suministrar más información ambiental a quien lo solicite.</b>	<b>33</b>

## 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 Ómnibus 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.

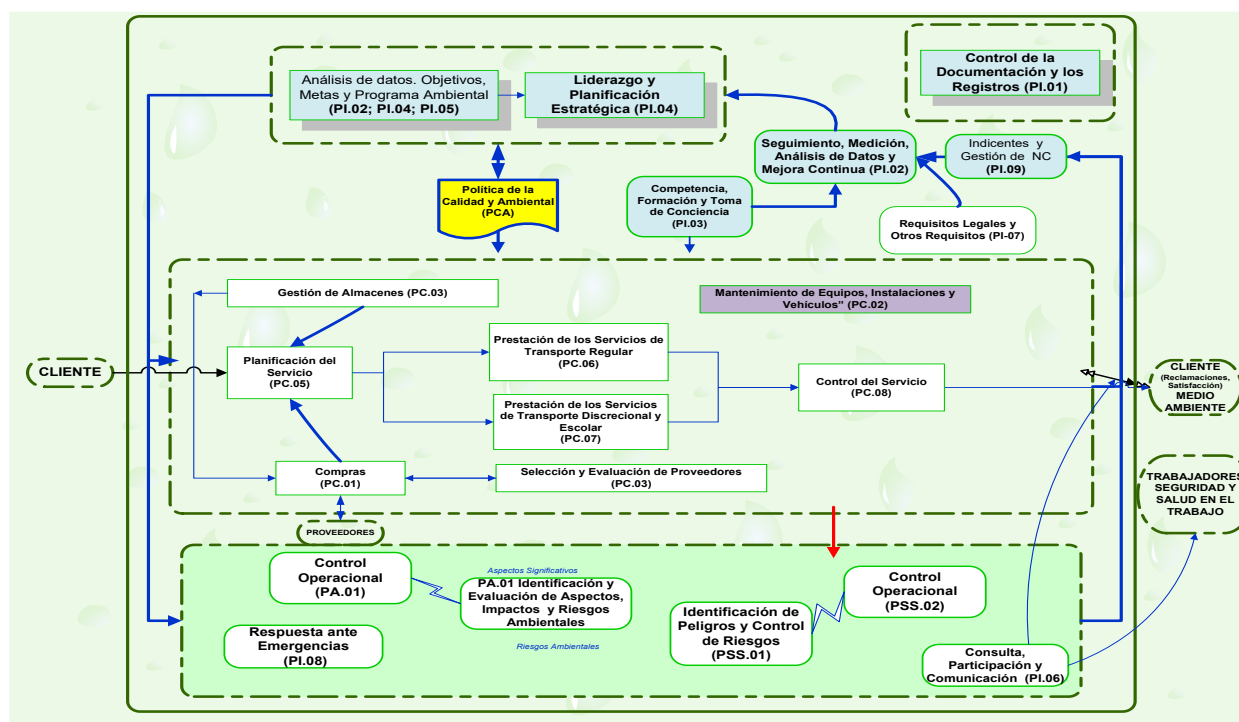
### 1.2 Descripción de las actividades, productos y servicios

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.



### 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

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

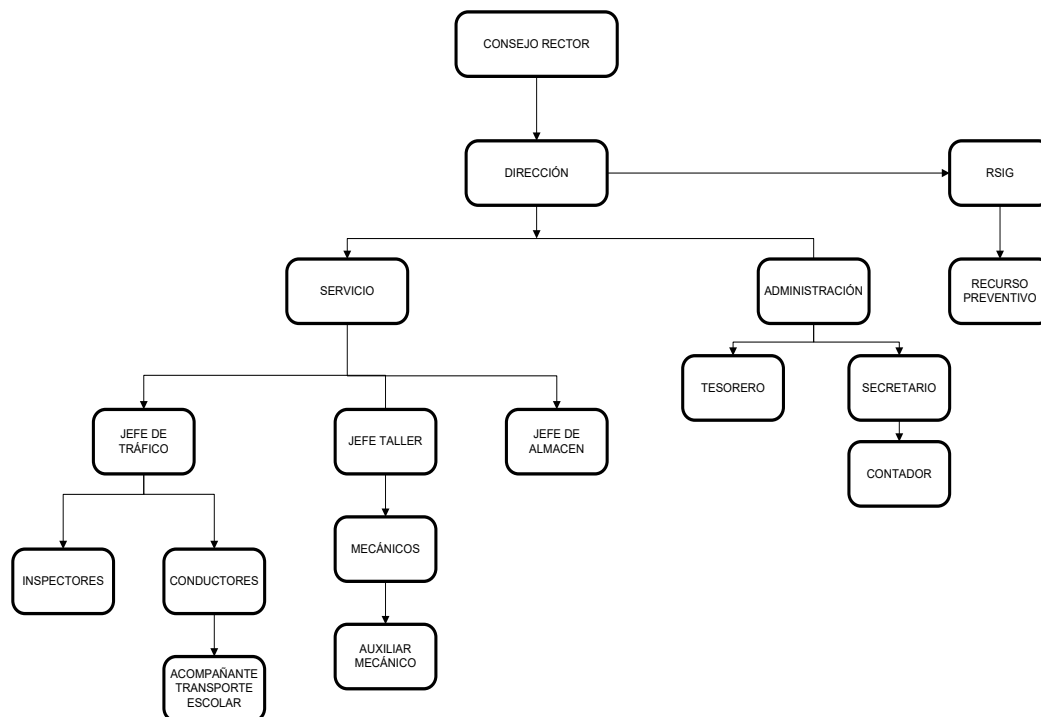
Línea 5: Cabrerizas

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.

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, entendiendo por afección grave una situación que no es posible restaurar.

##### 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.

#### **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). En 2023 continúa la tendencia a la baja en el consumo/kilómetro respecto al 2022, aunque ha sido escaso (0,35%). En 2024 se han adquirido dos autobuses eléctricos, cuya puesta en servicio se realizó a finales de este año.

En 2024 un aumento significativo del consumo de combustible/km aunque estamos por debajo del nivel de referencia 0,46 L/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 (0,0012 Tn CO<sub>2</sub> eq/km). En 2023 se produce un pequeño repunte (0,0012 Tn CO<sub>2</sub> eq/km).

En 2024 ha habido un aumento de emisiones, aunque seguimos dentro del límite de emisiones propuesto como objetivo: 1,16 Kg CO<sub>2</sub>e /Km. Es necesario analizar las causas.

##### **-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 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 2022 y 2023 se normaliza la producción de residuos, pero con unas cantidades significativamente menores a los del año 2019.

En 2024 el aumento significativo de producción de RP se ha debido a la acumulación de aceites usados y de neumáticos fuera de uso. Es necesario una acción formativa al nuevo jefe de almacén sobre la gestión de residuos.

## Objetivos y metas ambientales propuestas para 2024

### PROGRAMA Nº: 1

<b>TITULO:</b>	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 2023 se propuso el objetivo inicial de disminuir el consumo en un 5% respecto a años anteriores y se consiguió reducir en un 0,37 % el consumo/kilómetro respecto al 2022.

Para 2024, nos marcamos como objetivo disminuir el consumo/kilómetro en un 5% respecto al 2023, además de continuar con el programa de adquisición de cuatro vehículos eléctricos antes de finales de 2028.

En octubre de 2023 y en abril de 2024 se firmaron los contratos para la adquisición de dos autobuses eléctricos. Se espera que a finales de 2024 ambos autobuses entren en servicio.

En el primer semestre de 2024 se han comprado dos autobuses eléctricos y se ha acondicionado la nave para la ubicación y suministro eléctrico de los mismos.

Hay un aumento significativo del consumo de combustible/km aunque estamos por debajo del nivel de referencia 0,46 L/km. Hay que valorar la adquisición de nuevos vehículos y modificar el objetivo de forma que sea más realista.

Para 2025 nos proponemos los siguientes objetivos y metas:

Objetivo: Reducción del consumo de combustible (L/Km) en un 2%.

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 2023 se ha conseguido reducir la producción de residuos peligrosos en un 13,4% respecto a 2022.

En 2024 el aumento significativo de producción de RP se ha debido a la acumulación de aceites usados y de neumáticos fuera de uso. Es necesario una acción formativa al nuevo jefe de almacén sobre la gestión de residuos.

Para 2025, y comprobado que el desvío tan significativo en la producción de RP se debe a problemas coyunturales fácilmente solventables, nos proponemos los siguientes objetivos 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.

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:	REDUCCIÓN EMISIONES
Control Operacional asociado:	EMISIONES
Responsable del Seguimiento	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: CO<sub>2</sub>e /kilómetros realizados

Referencia: 1.62 kg/kilómetros realizados

Tolerancia: 1.62 kg/kilómetros realizados

En 2023 se emitieron 1,07 Kg CO<sub>2</sub>e /Km. Lo que supone una reducción del 10,83% respecto el objetivo previsto de 1,2 Kg/Km .

En 2024 ha habido un aumento de emisiones, aunque seguimos dentro del límite de emisiones propuesto como objetivo: 1,16 Kg CO<sub>2</sub>e /Km. Es necesario analizar las causas.

Para 2025 nos planteamos nuevamente el objetivo de 1,2 Kg CO<sub>2</sub>e /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 entrada en servicio de los nuevos autobuses eléctricos, así como la paulatina renovación de la flota. Ha habido un aumento de emisiones.

**Objetivo:** Reducir en un 5% las Emisiones de: CO<sub>2</sub>e /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

Para 2022 se propuso el objetivo de reducir en un 10% el consumo eléctrico respecto al 2019 (situación prepandémica), consiguiéndose dicho objetivo, aunque tuvimos un aumento del consumo eléctrico de un 1% respecto al 2021. En 2023 el incremento ha sido del 5,06% respecto a 2022, que se corresponde con el incremento de actividad y servicios respecto a ese año.

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 2024 el objetivo será la reducción de un 5% el consumo eléctrico y se ha comenzado el estudio para la colocación de paneles fotovoltaicos en la cubierta de la nave.

En el primer semestre de 2024 se han comprado dos autobuses eléctricos y se ha acondicionado la nave para la ubicación y suministro eléctrico de los mismos.

En 2024 ha habido un aumento significativo del consumo eléctrico por la entrada en servicio de dos autobuses eléctricos, así que hay que modificar el objetivo: Consumo inferior a 40 Kw.

Se ha iniciado el plan de instalación de paneles fotovoltaicos en la nave, a fecha de actualización de este documento, está en fase de análisis de viabilidad del proyecto.

Para 2025 nos proponemos el mismo objetivo y metas:

**Objetivo:** Reducir en un 5% el consumo eléctrico

**Metas:**

META 1: Formación al personal de la empresa

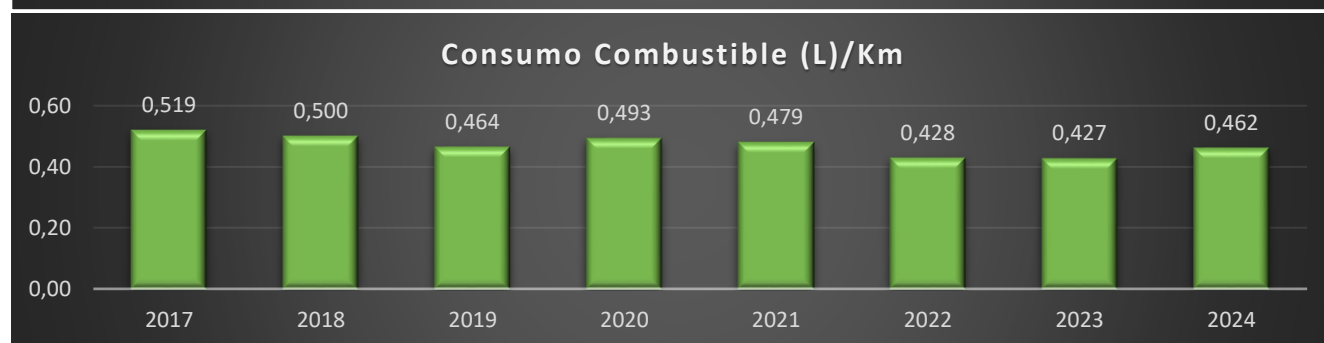
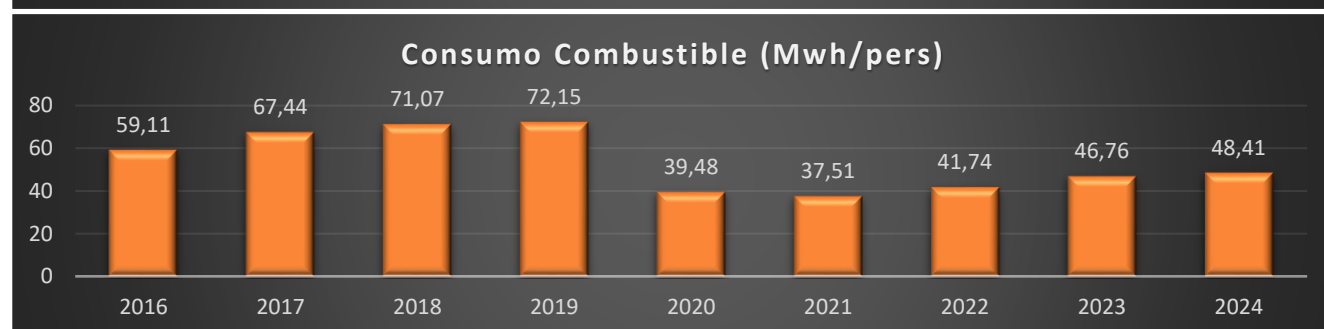
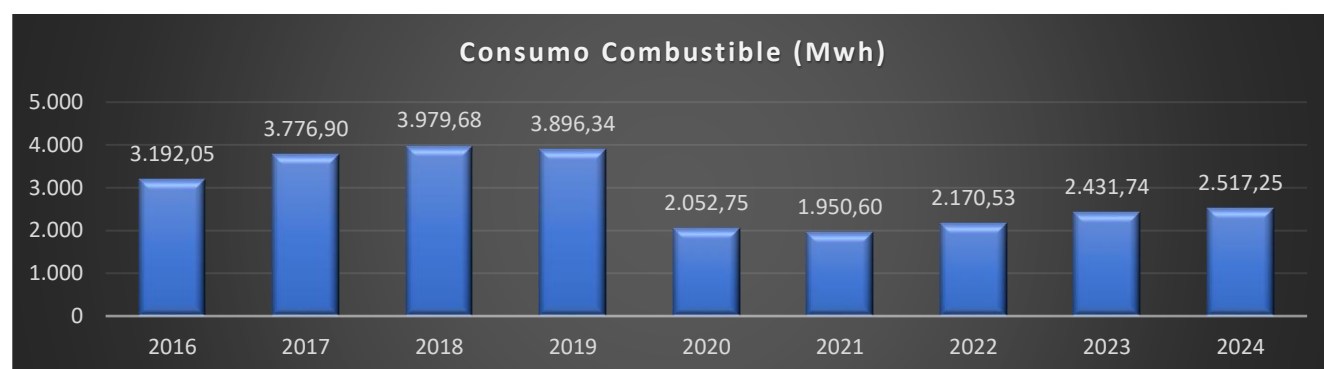
META 2: Instalación de paneles fotovoltaicos en la cubierta de la nave

## 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.

#### CONSUMO DE COMBUSTIBLE



Equivalencia 0,00992182 Mwh/(Litros Combustible)  
(Datos procedentes del medidor del depósito de combustible)

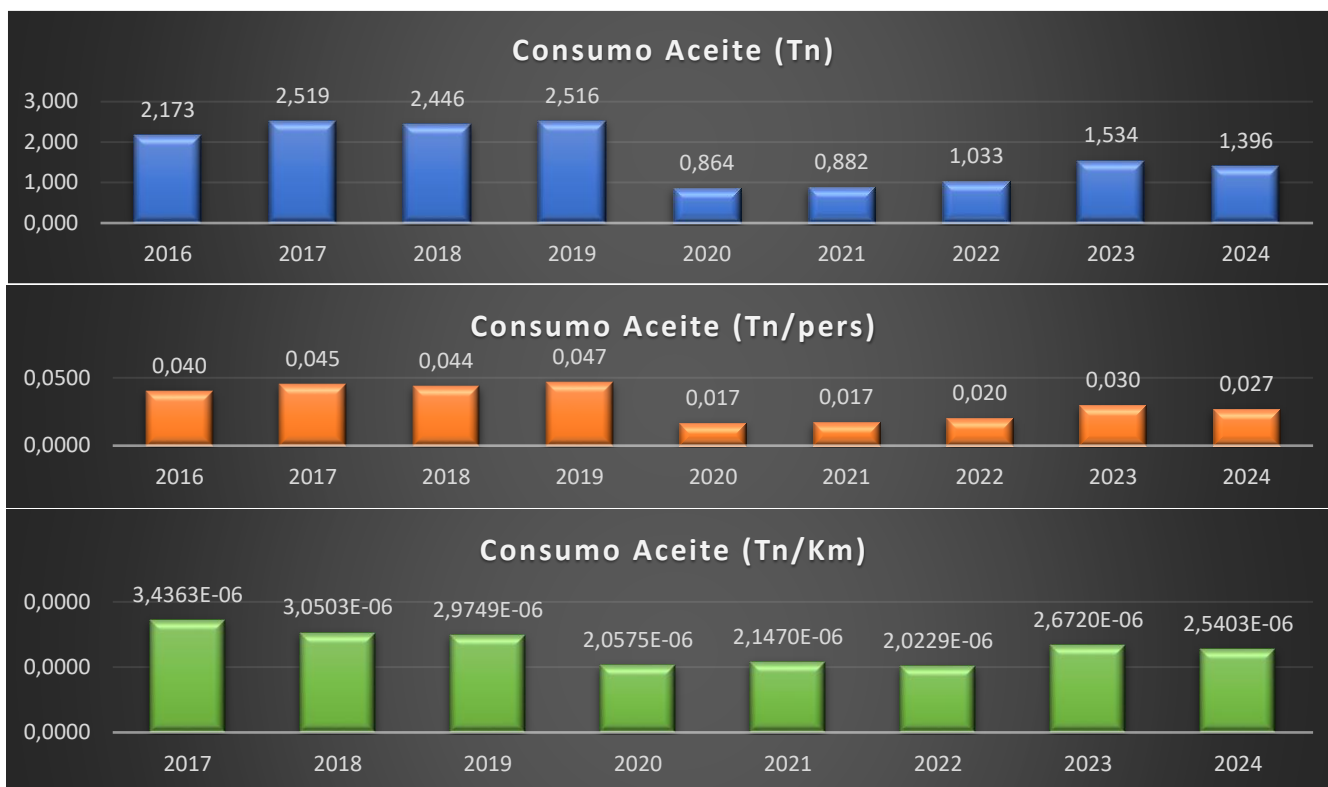
\* En 2020 y 2021 los datos reflejan un claro desvío respecto a años anteriores. Ello es debido al periodo de confinamiento y a la baja actividad en los servicios en esos años. En 2022 hay un ligero incremento, pero no es comparable los años anteriores al confinamiento debido a las restricciones fronterizas.

\*En 2024, el ligero aumento del consumo de combustible puede explicarse por antigüedad de la flota. La empresa está en fase de adquisición de nuevos vehículos.

Kilómetros realizados anualmente:

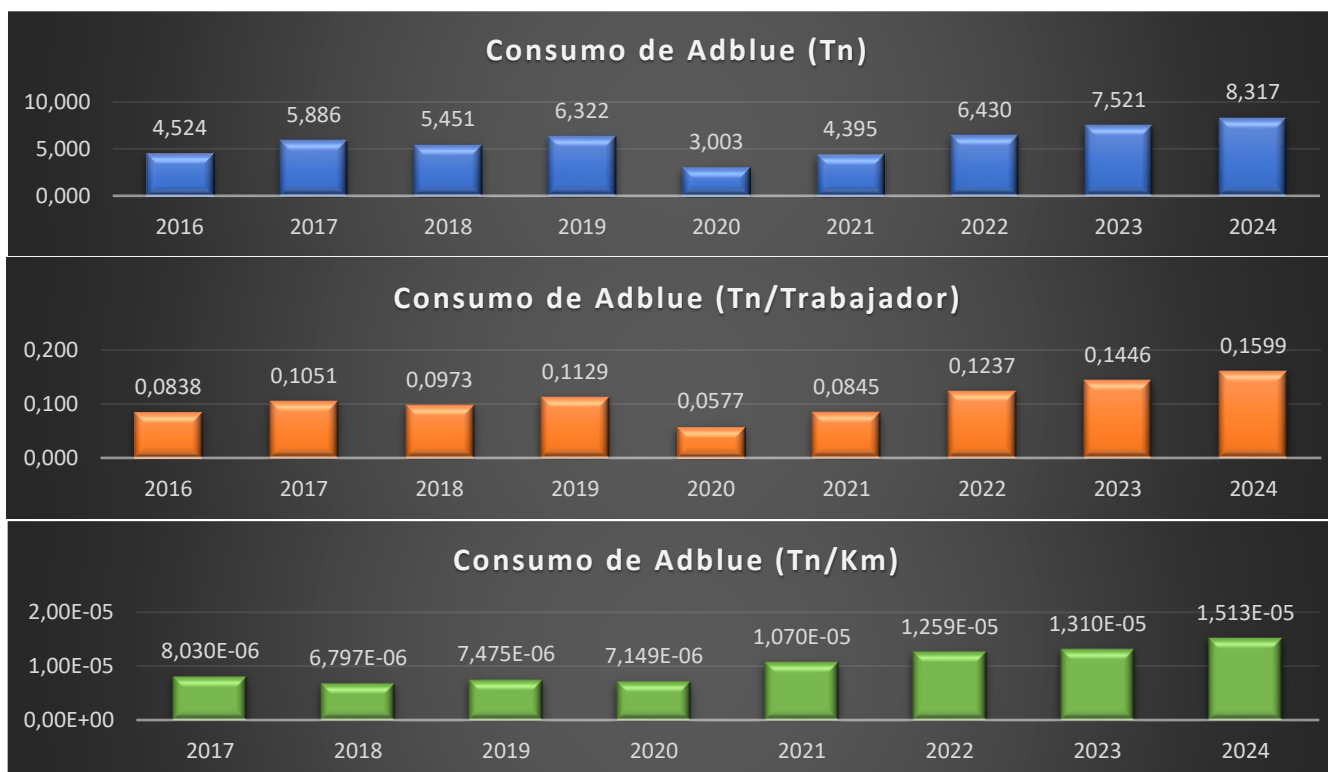
AÑO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kms.	733.011,70	801.941,00	845.734,29	420.081,07	410.608,81	510.648,24	574.195,09	549.592,45

### CONSUMO DE ACEITE



(Dato procedente del servicio de taller de la organización). Densidad aceite 0,0865 gr/cm<sup>3</sup>

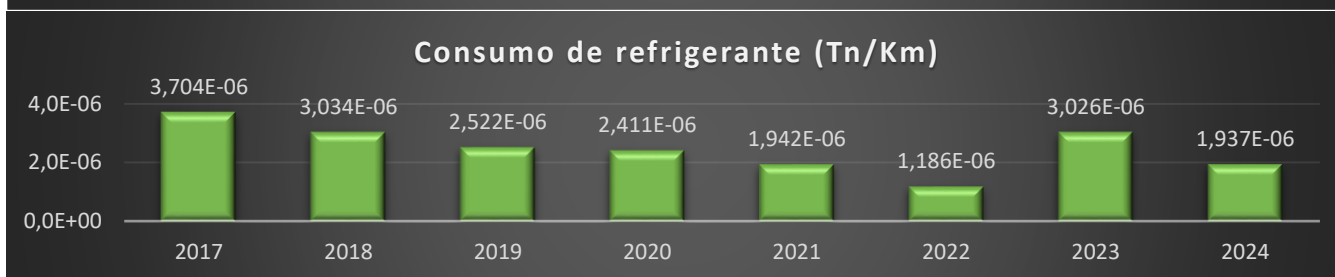
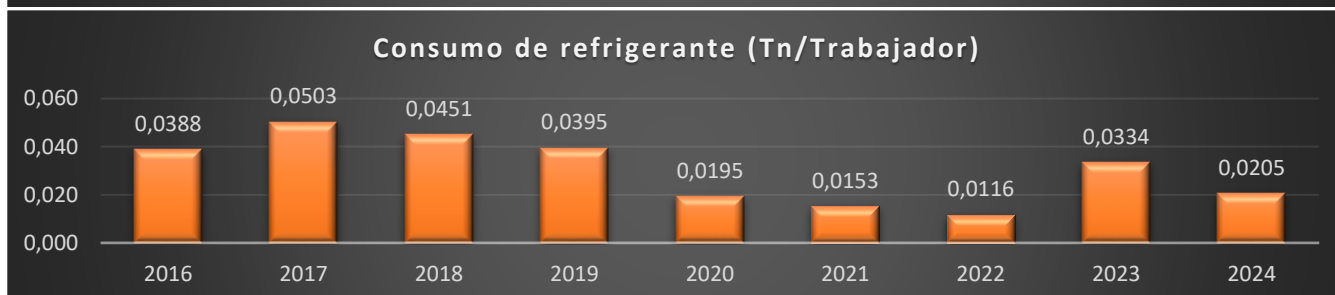
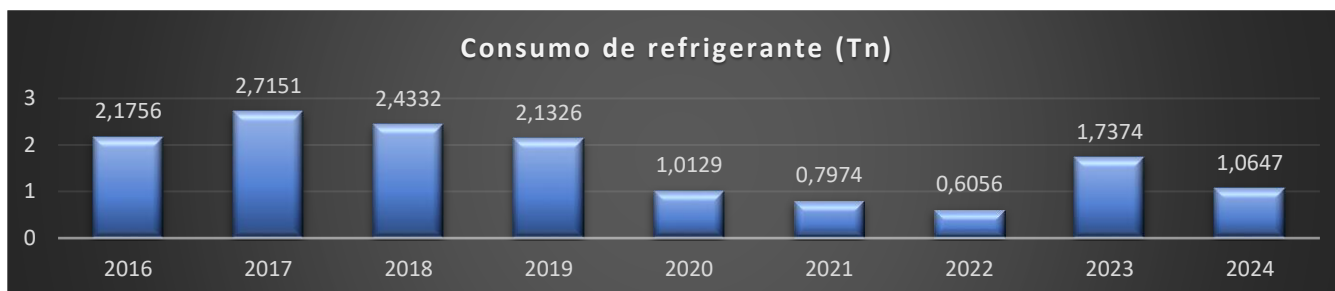
### CONSUMO DE ADBLUE



(Datos procedentes del medidor del depósito de Adblue). Densidad Adblue: 1,09 gr/cm<sup>3</sup>

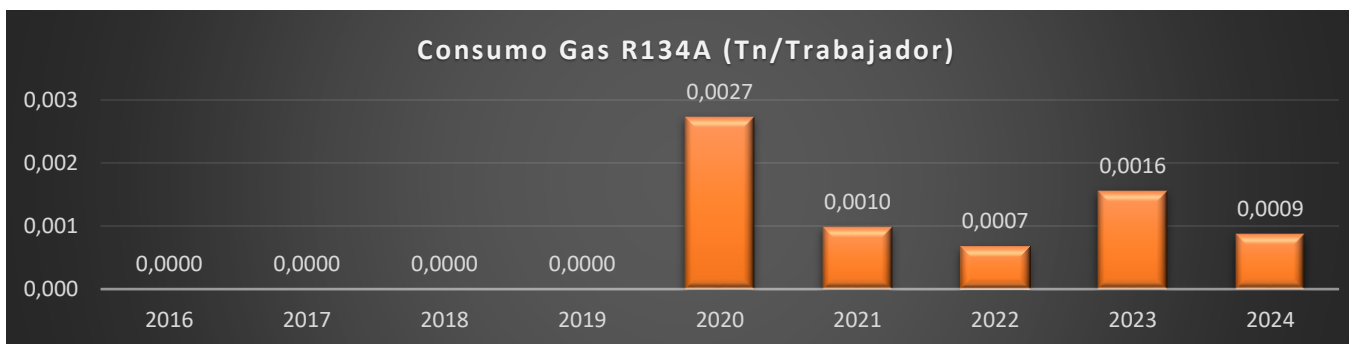
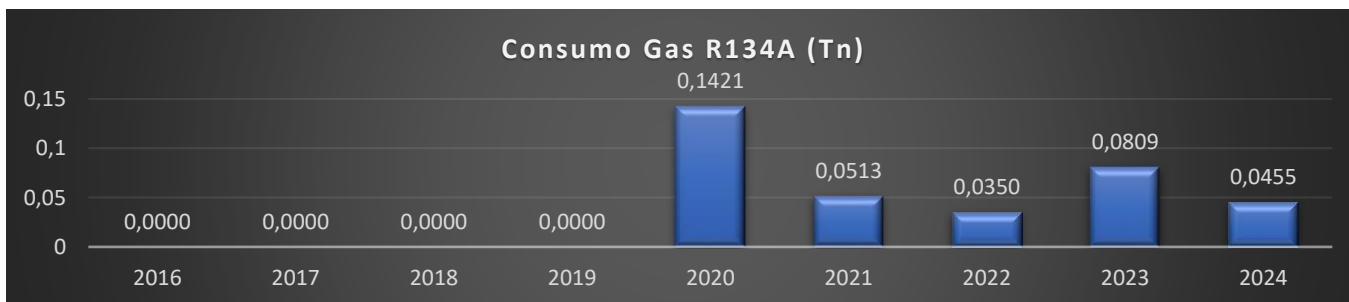
\*En 2024, el aumento del consumo de Adblue puede explicarse por antigüedad de la flota. La empresa está en fase de adquisición de nuevos vehículos.

### CONSUMO DE REFRIGERANTE



(Dato procedente de la medición de equipo de carga de refrigerante). Densidad refrigerante: 1,101  $gr/cm^3$

### CONSUMO DE GAS R134A

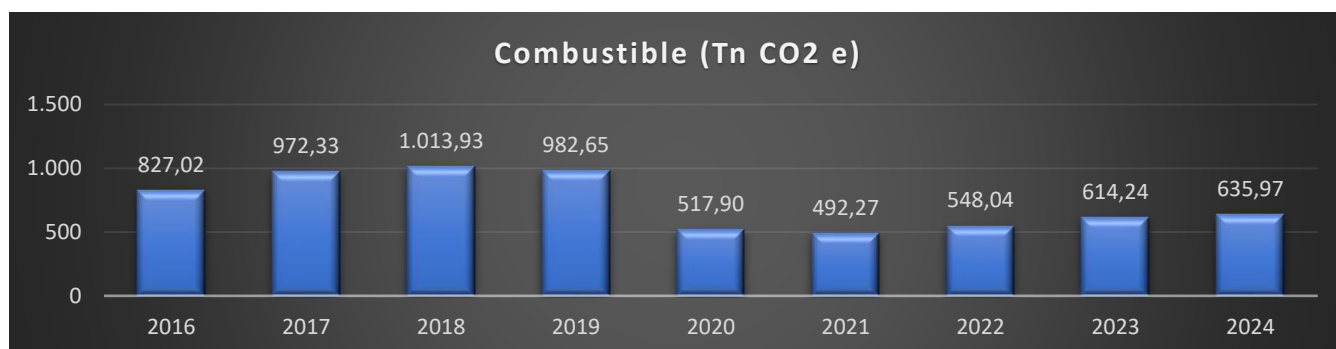


(Dato procedente del servicio de taller de la organización )

## 5.2 EMISIONES

Las emisiones se dividen en emisiones equivalentes de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> y PM para consumo de combustible y en emisiones equivalentes de CO<sub>2</sub> para consumo de energía eléctrica. (Fuente: Los factores utilizados para el cálculo las emisiones equivalentes de CO<sub>2</sub> provienen de las tablas del MITECO).

### COMBUSTIBLE



Los datos están recalculados según tablas del MITECO para el cálculo de la huella de Carbono.

Factores de emisión:

AÑO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CO <sub>2</sub> (kg/l)	2,533	2,508	2,482	2,482	2,482	2,482	2,482	2,482
CH <sub>4</sub> (kg/l)	0,039	0,036	0,032	0,027	0,023	0,019	0,015	0,014
N <sub>2</sub> O (kg/l)	0,074	0,069	0,071	0,075	0,078	0,083	0,087	0,089

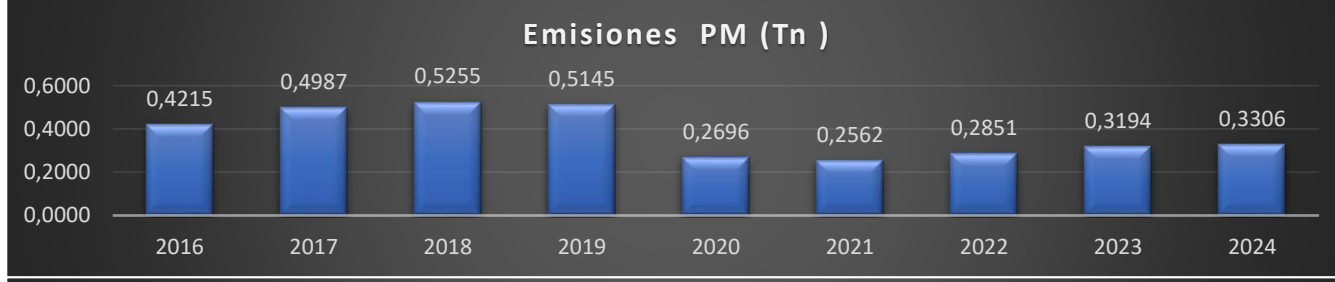
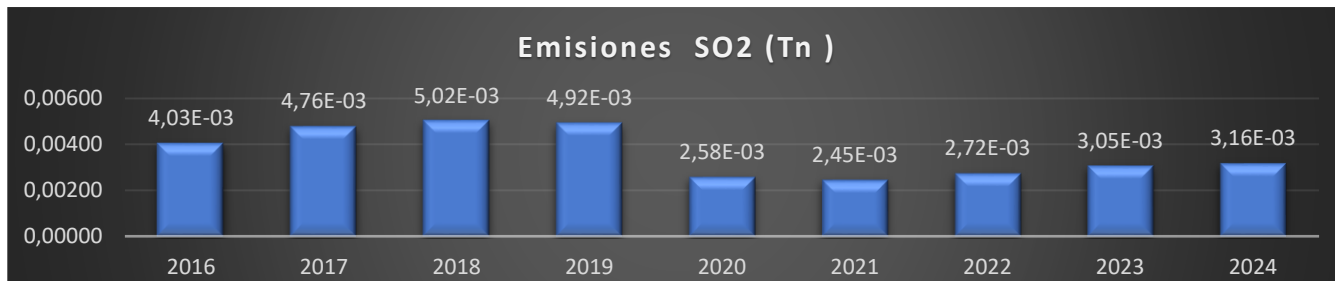
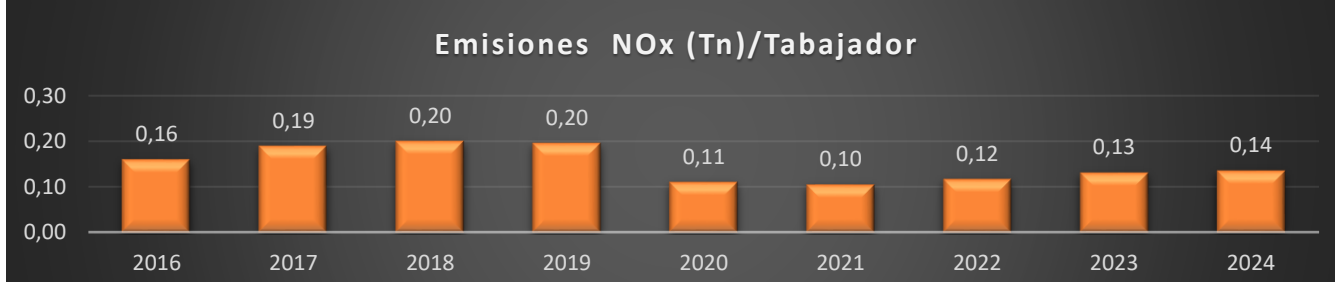
Potencial de Calentamiento Atmosférico (PCA): PCA (CH<sub>4</sub>)=27,9 PCA (N<sub>2</sub>O)=273

Kilómetros realizados anualmente:

AÑO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kms.	733.011,70	801.941,00	845.734,29	420.081,07	410.608,81	510.648,24	574.195,09	549.592,45

\* 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 2024, el aumento de emisiones puede explicarse por antigüedad de la flota. La empresa está en fase de adquisición de nuevos vehículos.

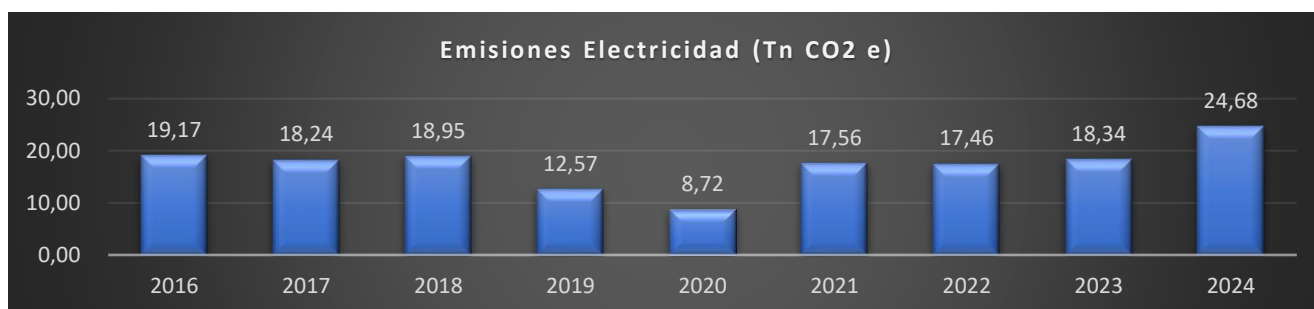


	NO <sub>x</sub>	SO <sub>2</sub>	PM
Equivalencia 1 Kg Combustible	33,33 g	0,015 g	1,57 g

Fuente: FACTORS D'EMISSIÓ DE CONTAMINANTS EMESOS A L'ATMOSFERA. Govern de les Illes Balears

\*En 2024, el aumento de emisiones puede explicarse por antigüedad de la flota.

## EMISIONES ELECTRICIDAD



*Factor de emisión TnCO<sub>2</sub>/ kWh*

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
0,00037	0,00037	0,00043	0,00031	0,00031	0,00067	0,00066	0,00066	0,00066

(Dato del distribuidor de energía eléctrica)

\*El nuevo proveedor de energía con el que la organización empezó a trabajar en 2021, 2022 y 2023 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<sub>2</sub>/ kWh respectivamente según la siguiente tabla:

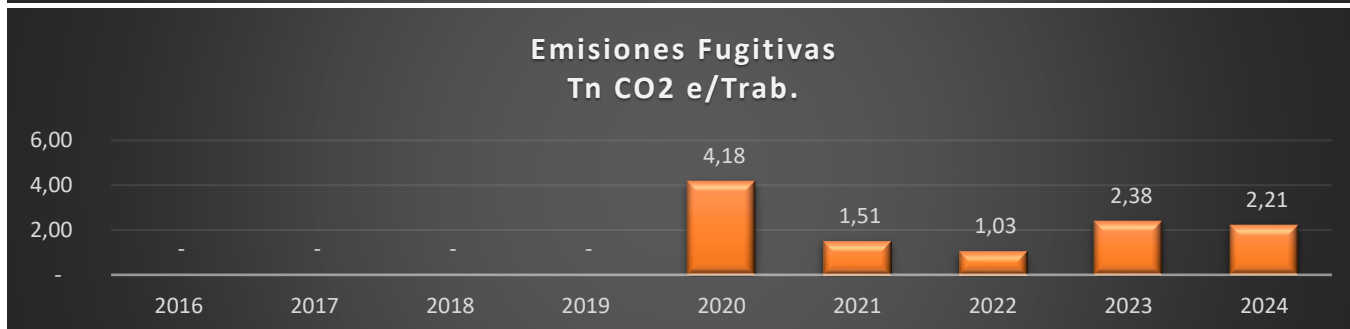
EMISIONES TOTALES ANUALES DE CO <sub>2</sub>				
2018	2019	2020	2021	2022
CO <sub>2</sub> (t)				
142.590	142.791	140.368	137.588	131.785
Indicador específico (tCO <sub>2</sub> /MWhb)				
0,66	0,67	0,67	0,67	0,66

**Evolución de Emisiones Anuales de Endesa (Melilla)**

Nota: Se considera que en 2023 y 2024 el indicador específico es el mismo que en 2022 ya que ENDESA no ha publicado información al respecto.

\*En 2024, el aumento significativo de emisiones por consumo de energía eléctrica fue debido a la puesta en servicio de dos autobuses eléctricos.

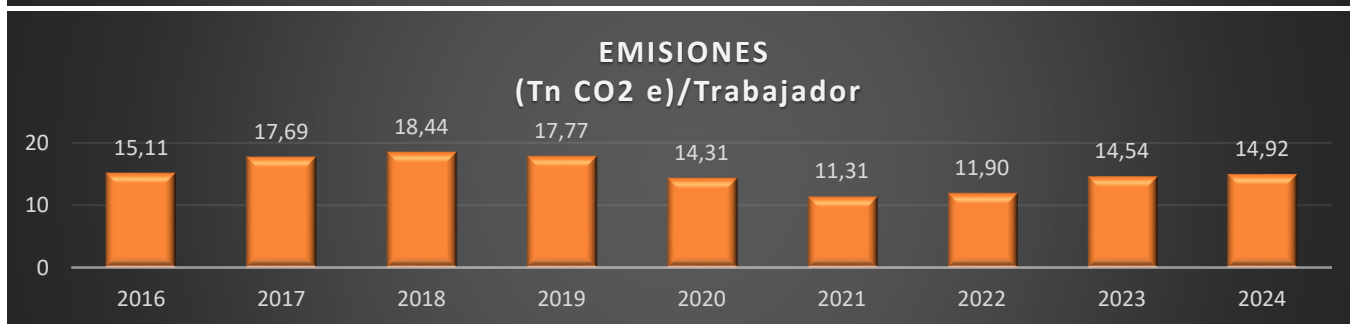
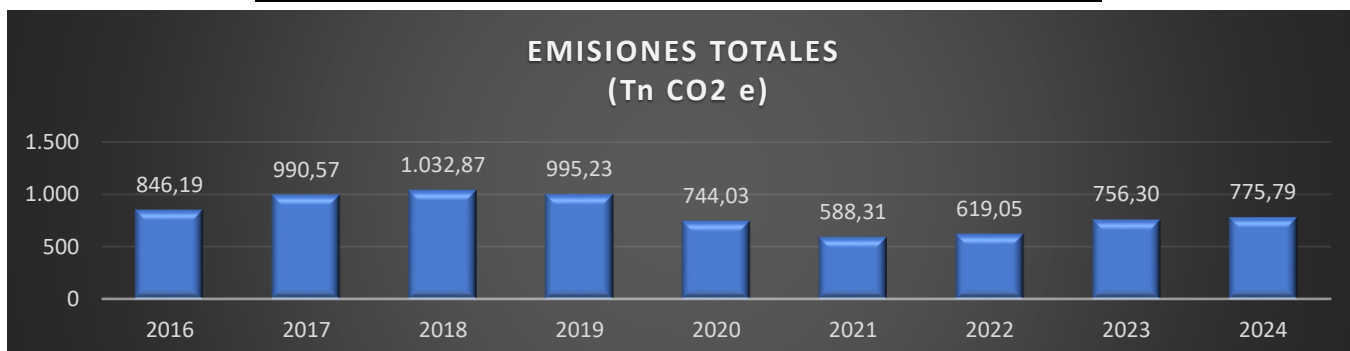
### EMISIONES GAS R134A



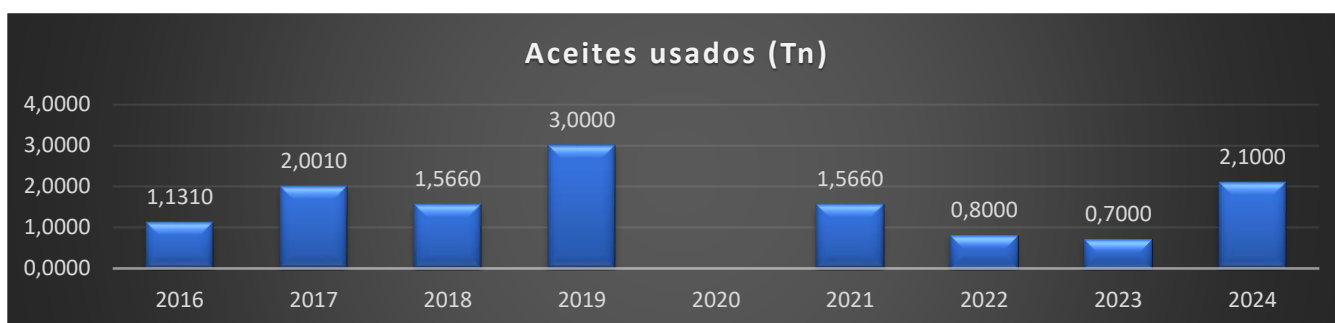
Factor de emisión. PCA = 1,53 TnCO<sub>2</sub>/ kg

Dato procedente del las Tablas del MITECO para el cálculo de la Huella de Carbono. <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/calculadoras.html>

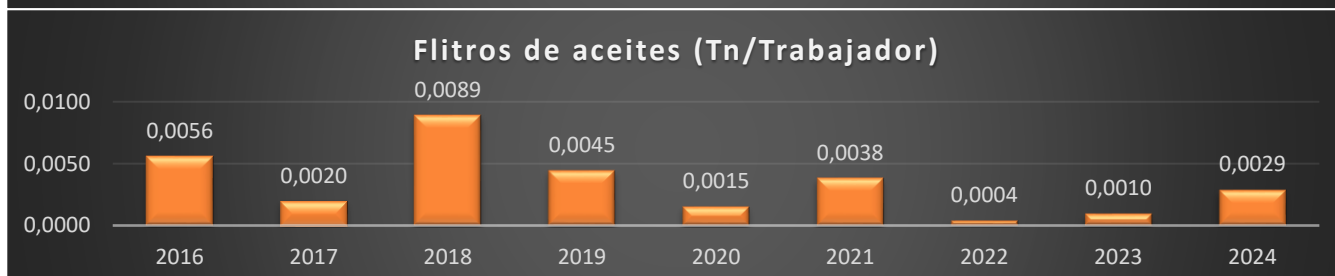
### EMISIONES TOTALES: COMBUSTIBLE + ELECTRICIDAD+GAS R134



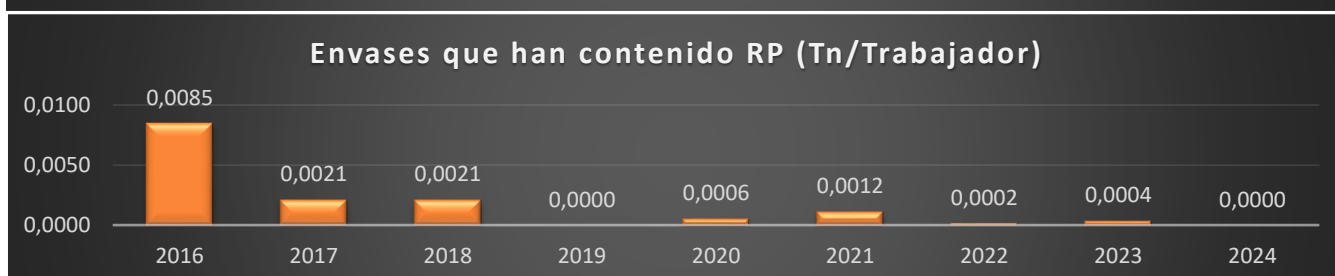
## PRODUCCIÓN DE RESIDUOS



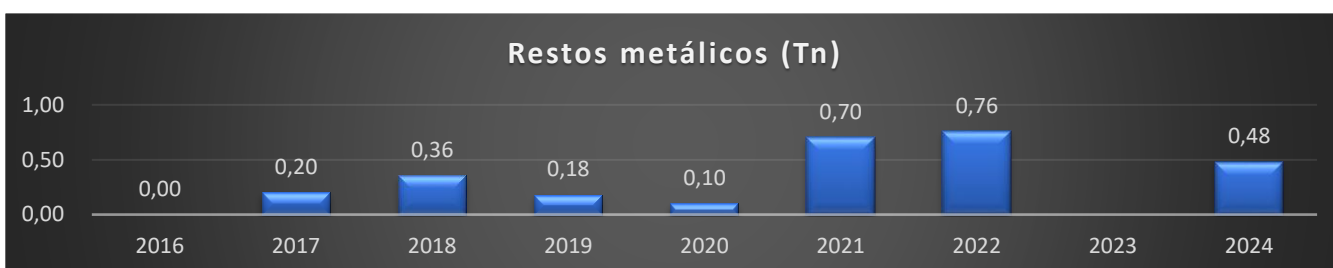
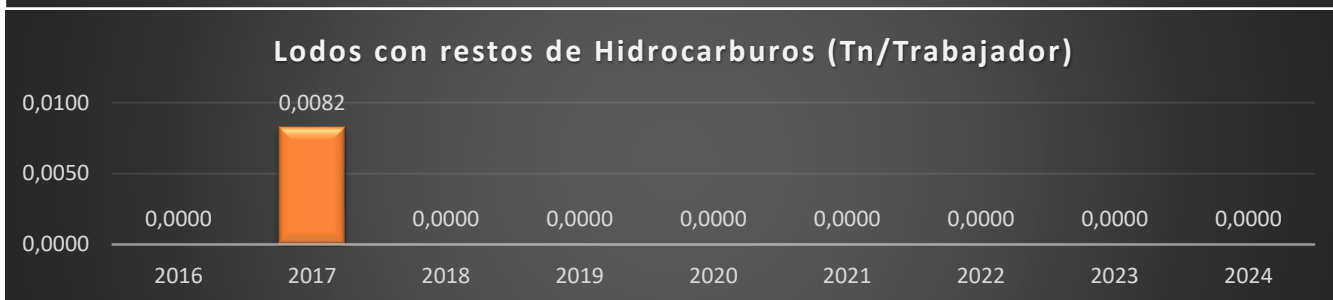
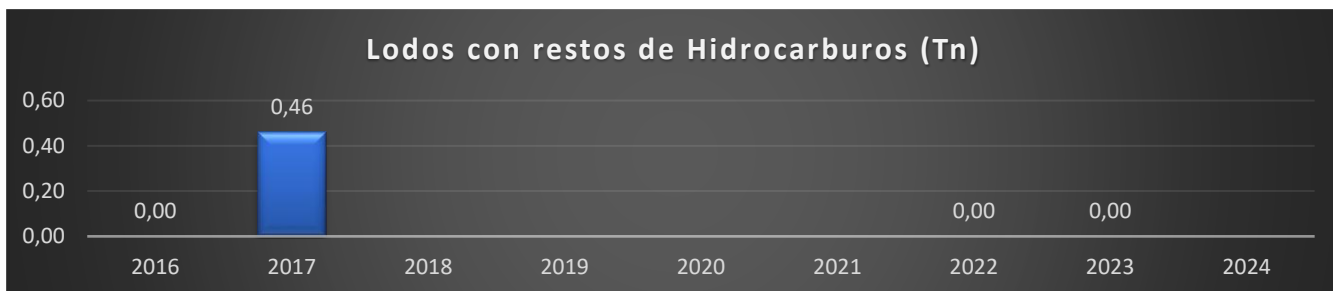
*Densidad aceite: 0,83 kg/m<sup>3</sup>.* (Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)



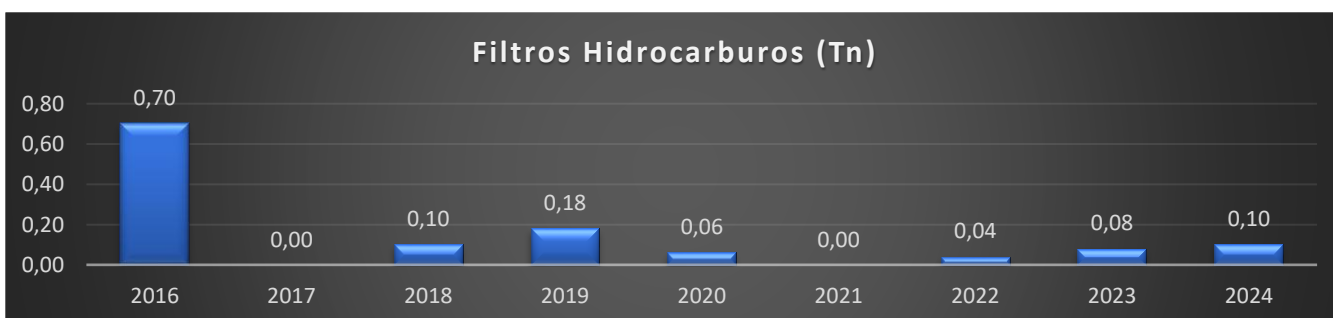
\*En 2024 se produjo un aumento significativo en la producción de aceites usados y filtros de aceites debido a operaciones extraordinarias de mantenimiento de vehículos.

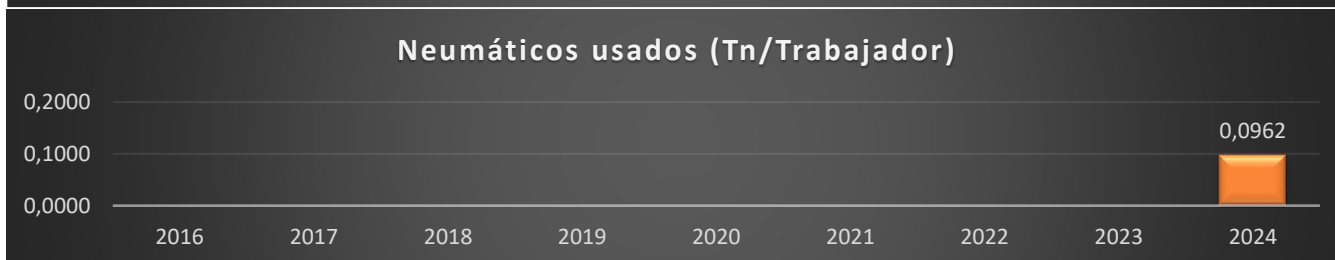
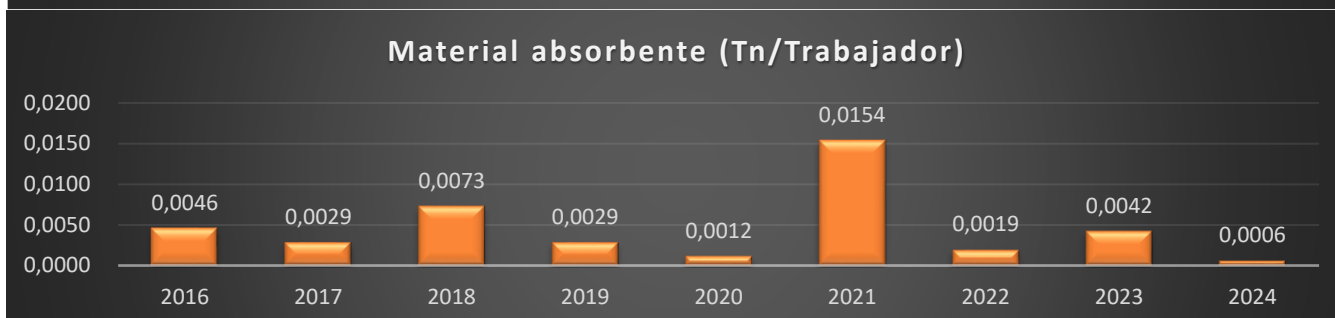
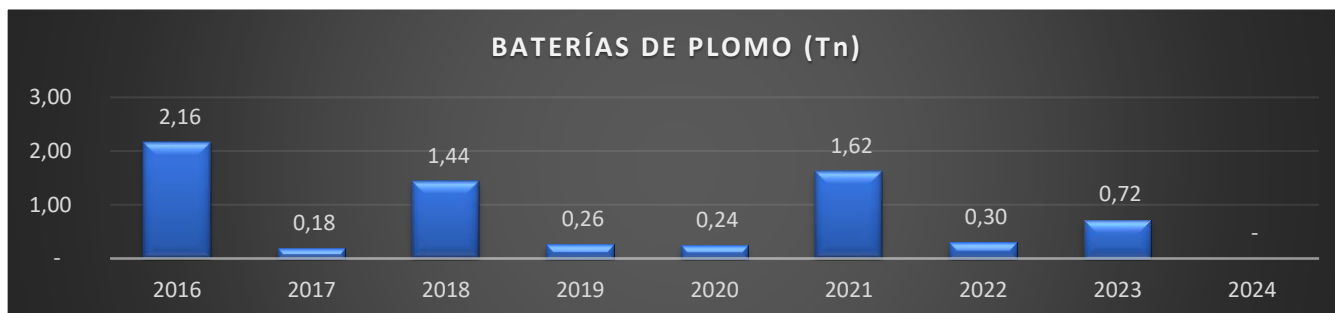


(Datos procedentes de la entrega al Gestor de Residuos Autorizado)



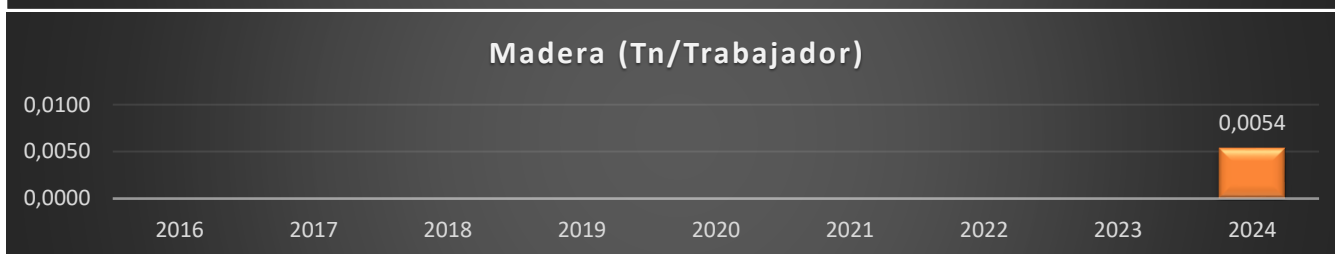
\*En 2024 se produjo un aumento significativo en la producción de aceites usados y filtros de aceites debido a operaciones extraordinarias de mantenimiento de vehículos.





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

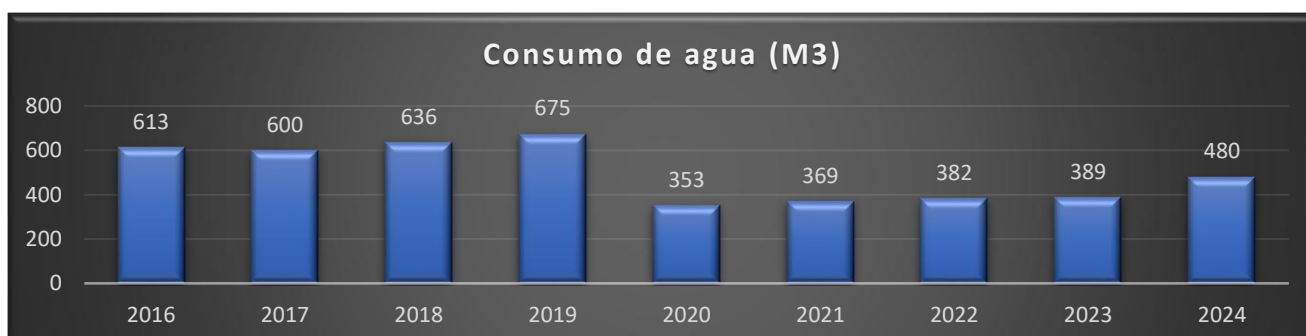
\*En 2024 se produjo un aumento significativo en la producción de aceites usados y filtros de aceites debido a operaciones extraordinarias de mantenimiento de vehículos.



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

\*En 2024 se produjo un aumento significativo en la producción de aceites usados y filtros de aceites debido a operaciones extraordinarias de mantenimiento de vehículos.

## CONSUMO DE AGUA

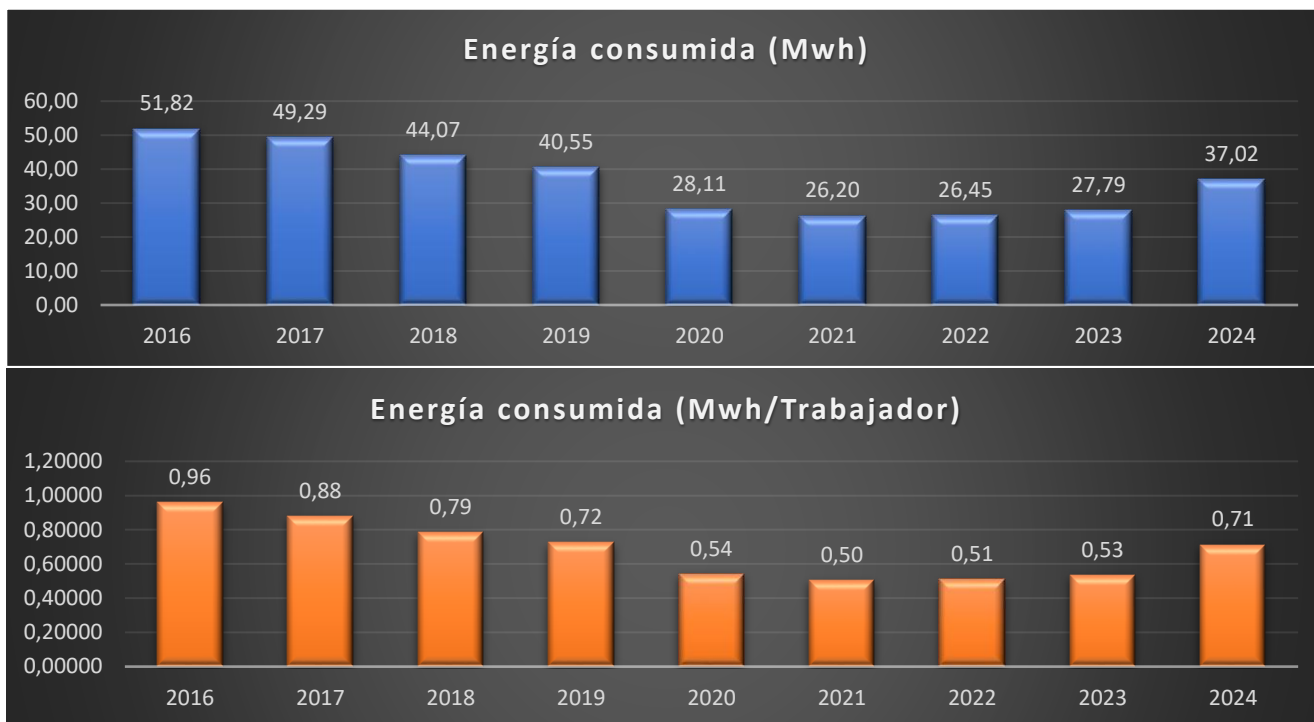


El origen de estos datos proviene de las facturas de la empresa de gestión de aguas de la Ciudad Autónoma de Melilla.

\* 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.

\*En 2024 se ha extrapolado el consumo del último trimestre debido ya que a fecha actual aún no hemos recibido la factura del 4º trimestre de la empresa de gestión de aguas.

## CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

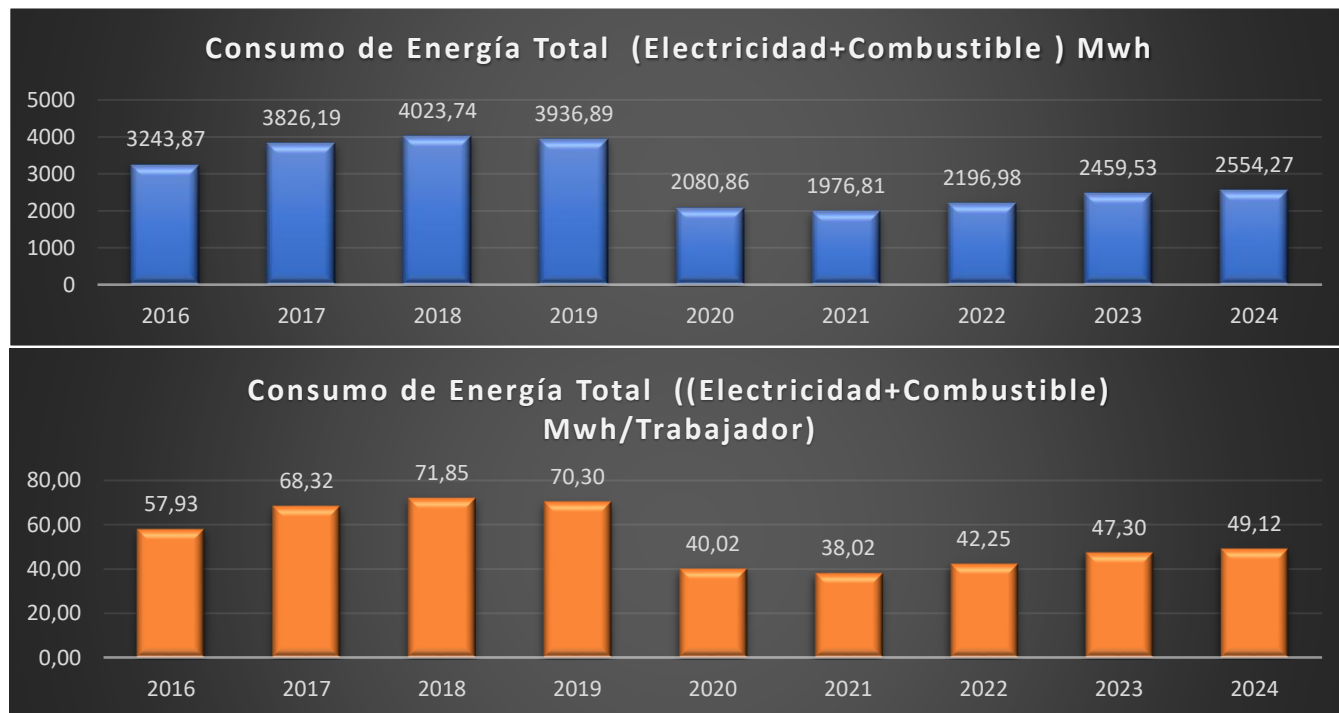


El origen de estos datos proviene de las facturas de la empresa de suministro de energía eléctrica.

\* 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.

\*En 2024, el aumento significativo del consumo de energía eléctrica fue debido a la puesta en servicio de dos autobuses eléctricos.

## CONSUMO DE ENERGÍA TOTAL (ELECTRICIDAD + COMBUSTIBLE)



### 5.3 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 2024.

2024			
Línea	Km	Total (L)	Total (Mwh)
CIRCULAR 1	8,77	4,0485	0,04017
CIRCULAR 3	12,62	5,8258	0,05780
CIRCULAR 4	9,22	4,2562	0,04223
LÍNEA 1	7,25	3,3468	0,03321
LÍNEA 2	9,32	4,3024	0,04269
LÍNEA 3	12,62	5,8258	0,05780
LÍNEA 4	4,2	1,9388	0,01924
LÍNEA 5	7,28	3,3607	0,03334
LÍNEA 6	7,21	3,3284	0,03302
LÍNEA 7	8,17	3,7715	0,03742
LÍNEA 8	3,35	1,5465	0,01534

#### Listado de vehículos

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

Nº	MATRICULA	TIPO	MARCA	MODELO	MOTORIZACION	FECHA COMPRA	COMBUSTIBLE	AÑO DE FABRICACION	DIMENSIONES (M)	PASAJEROS	KM ACUMULADOS
1	3712 KMC	URBANO	MAN	LION'S CITY	10518 cm <sup>3</sup>	22/6/18	DIESEL	2018	12	31 S 62 P	251465,00
2	2723 KMC	URBANO	MAN	LION'S CITY	10518 cm <sup>3</sup>	22/6/18	DIESEL	2018	12	31 S 62 P	262337,00
3	1845 KVD	URBANO	MAN	LION'S CITY	10518 cm <sup>3</sup>	6/3/19	DIESEL	2019	12	31 S 62 P	226550,00
4	1913 KVD	URBANO	MAN	LION'S CITY	10518 cm <sup>3</sup>	6/3/19	DIESEL	2019	12	31 S 62 P	222571,00
5	3126 LBY	URBANO	MAN	LION'S CITY	10518 cm <sup>3</sup>	23/10/19	DIESEL	2019	12	31 S 62 P	229757,00
6	3078 LBY	URBANO	MAN	LION'S CITY	10518 cm <sup>3</sup>	23/10/19	DIESEL	2019	12	31 S 62 P	224798,00
7	6316 LKF	DISCRECIONAL	OTOKAR	ULYSO TH	6700 cm <sup>3</sup>	1/10/20	DIESEL	2020	10,879	35 + 1PMR	46204,00
8	3520 MGT	DISCRECIONAL	MAN	LION'S COACH	12419 cm <sup>3</sup>	12/5/23	DIESEL	2023	12,491	55	38093,30
9	3589 MGT	DISCRECIONAL	MAN	LION'S COACH	12419 cm <sup>3</sup>	12/5/23	DIESEL	2023	12,491	55	34964,20
10	9288 MPZ	URBANO	MAN	LION'S CITY 10E FULLLEL	240	15/4/24	ELÉCTRICO	2024	10,575	28 S 62 P	25932,00
11	0760 MSV	URBANO	KARSAN	E-ATAK	115	4/7/24	ELÉCTRICO	2024	8,315	19 S 30 P	15291,00
12	7754 MXT	DISCRECIONAL	MAN	BEULAS-KALA	1968 cm <sup>3</sup>	15/1/25	DIESEL	2025	7,791	22	3729,00
13	7599 NCP	DISCRECIONAL	MAN	BEULAS-KALA	1968 cm <sup>3</sup>	12/6/25	DIESEL	2025	7,791	19	2396,00
75	3990 FRX	URBANO	MAN	MAN A35	6871 cm <sup>3</sup>	22/6/07	DIESEL	2007	10,46	20 S 58 P	576000,00
78	3223 FPP	URBANO	MAN	MAN A35	6871 cm <sup>3</sup>	21/5/07	DIESEL	2007	10,46	20 S 58 P	740230,00
79	2620 GCV	DISCRECIONAL	PEUGEOT	BOXER	2999 cm <sup>3</sup>	16/4/08	DIESEL	2008	6,363	16	132321,00
80	0741 GHF	DISCRECIONAL	VOLVO	B7R	7146 cm <sup>3</sup>	27/8/08	DIESEL	2008	10,315	43	198651,00
81	0701 GHF	DISCRECIONAL	VOLVO	B7R	7146 cm <sup>3</sup>	27/8/08	DIESEL	2008	10,315	43	221621,00
82	4241 GJW	DISCRECIONAL	VOLVO	B7R	7146 cm <sup>3</sup>	4/12/08	DIESEL	2008	10,315	43	212775,00
83	0880 GKF	URBANO	MAN	MAN A22	10518 cm <sup>3</sup>	26/12/08	DIESEL	2008	12	96	350872,00
84	7500 GVG	DISCRECIONAL	VOLVO	B9R	9365 cm <sup>3</sup>	25/3/10	DIESEL	2010	12,195	55	232747,00
85	3195 GXX	DISCRECIONAL	VOLVO	C40C	9365 cm <sup>3</sup>	9/6/10	DIESEL	2010	10,525	43	220914,00
86	3130 GXX	DISCRECIONAL	VOLVO	C40C	9365 cm <sup>3</sup>	9/6/10	DIESEL	2010	10,525	43	190662,00
87	4205 HLP	DISCRECIONAL	IVECO	SIDERAL 2000	10308 cm <sup>3</sup>	17/7/12	DIESEL	2012	12,195	55	219376,00
88	4236 HLP	DISCRECIONAL	IVECO	SIDERAL 2000	10308 cm <sup>3</sup>	17/7/12	DIESEL	2012	12,295	55	182134,00
89	8554 HNV	URBANO	IVECO	IVECO CROOSWAY	5880 cm <sup>3</sup>	8/2/13	DIESEL	2013	10,79	33 S 52 P	338368,00
90	8729 HNV	URBANO	IVECO	IVECO CROOSWAY	5880 cm <sup>3</sup>	8/2/13	DIESEL	2013	10,79	33 S 52 P	330346,00
91	8635 HNV	URBANO	IVECO	IVECO CROOSWAY	5880 cm <sup>3</sup>	8/2/13	DIESEL	2013	10,79	33 S 52 P	392751,00

### 5.4 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

## 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
Real Decreto 1055/2022, de 27 de diciembre, de envases y residuos	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)
Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular	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). Seguro de Responsabilidad Civil 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 Adel lah mizizian Reg. 027/09-TA 03/11/09. Almacenamiento en recipientes específicos sobre bandejas que eviten el derramamiento de los aceites usados. Colocación de separador de HC.
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).	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. Libro de registro de entrega de residuos.
Real Decreto 20/2017, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.	Entrega en CAR. 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.
Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso. Modificación RD. 731/2020	Alta como productor de neumáticos fuera de uso. Código con SIGNUS como punto de generación: G5200602
Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.	Entrega de residuos a gestores autorizados
Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera	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.
Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.	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.

Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.	Todos los vehículos en circulación tienen la ITV favorable.
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.	En caso de uso se requerirá al contratista el uso de maquinaria con marcado CE.
Ordenanza de Protección de los espacios públicos en relación con su limpieza y retirada de residuos del 28 de septiembre de 1988	Segregación de residuos no peligrosos en nave y depósito en contenedores públicos.
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.	Certificado de legalización de la instalación de BT y OCA. Plan prevención de riesgos laborales.
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; rectx. 19.6 y 26.8.2010). Adaptación a Directiva omnibus 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.	Certificado de legalización de la instalación. certificado de mantenimiento de las instalaciones. OCA. -Certificado de puesta en marcha de la instalación fecha: 24/10/14. Salida nº 59427 -Certificado de Inspección reglamentaria Nº 01501977, fecha: 12/06/2024 - Autorización de puesta en marcha por ampliación de potencia: 26/06/24
Real Decreto 769/1999 de 7.5. (M. Ind. y E., BOE 31.5.1999). Real Decreto 809/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias.	Depósito 800 l., 25 bar. Inspección OCA favorable 21/11/2023. Calderín de aire comprimido 26 l., 10,5 bar. Inspección OCA favorable 21/11/2023.
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 Tec., 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 Tec., 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.	Marcado CE de elevadores hidráulicos. Registros de revisión y mantenimiento.
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.	Toda la maquinaria de la empresa dispone de marcado CE
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.	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. Certificado de Inspección reglamentaria Nº 01501977, fecha: 12/06/2024 Autorización de puesta en marcha por ampliación de potencia: 26/06/24
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). Real Decreto 178/2021, de 23 de marzo, por el que se modifica el RITE. Real Decreto 736/2020, de 4 de agosto, por el que se regula la contabilización de consumos individuales en instalaciones térmicas de edificios. Real Decreto 238/2013, de 5 de abril, por el que se modifican determinados artículos e instrucciones técnicas del RITE.	LICENCIA DE ACTIVIDAD 22/06/16 Certificado de legalización de instalaciones
Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015.	LICENCIA DE ACTIVIDAD 22/06/16

La evaluación del cumplimiento de los requisitos se realiza trimestralmente. En 2024 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.

## **7. Datos del verificador ambiental**

La presente Declaración Ambiental, que consta de 33 páginas ha sido validada, por "SGS INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES IBERICA, S.A.U.

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/>