

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

**PLAN ESPECIAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE UNA
INSTALACION DE SUMINISTRO DE CARBURANTES**

PROMOTOR: ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A.
SITUACION: CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE, Nº 37
C.P. 29.004 MÁLAGA
ARQUITECTO: ROCÍO GARCIA MITELBRUM.



INDICE:

1. ANTECEDENTES.
 - 1.1. OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.
 - 1.2. SITUACIÓN URBANÍSTICA DE LA PARCELA EN LA QUE SE FORMULA EN PLAN ESPECIAL.
 - 1.3. OBJETO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.
 - 1.4. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 8/2018 DE 8 DE OCTUBRE.
2. PROCEDIMIENTO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA PARA LA EMISIÓN DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO. CONTENIDOS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL.
3. IDENTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN.
4. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN.
5. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.
 - 5.1. PRINCIPALES ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.
 - 5.1.1. ALTERNATIVA 0.
 - 5.1.2. ALTERNATIVA 1.
 - 5.1.3. ALTERNATIVA 2.
 - 5.2. SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA.
 - 5.2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA.
6. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA.
7. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DEL PLAN O PROGRAMA EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO.
8. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y, SI PROCEDE, SU CUANTIFICACIÓN.
9. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.
10. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.
11. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA CONTEMPLADA.
12. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA.
13. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA



TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCÍA. LEY 8/2008 DE 8 DE OCTUBRE.

14. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.

15. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE.

15.1.- Normativa Ambiental.

15.2.- Aspectos ambientales contemplados en otras normativas sectoriales y de planeamiento territorial y urbanístico.

16. OTROS REQUISITOS.

16.1. RESÚMEN NO TÉCNICO DE LA INFORMACIÓN APORTADA

16.2. IDENTIFICACIÓN Y TITULACIÓN DE LOS RESPONSABLES DE LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO.

17. PLANOS.

DAE-1. Situación en Cartografía Catastral. Coordenadas parcela.

DAE-2. Situación en PGOU Málaga.

DAE-3. Alternativa 1. Implantación. Acotados.

DAE-4. Alternativa 1. Circulación Interior parcela.

DAE-5. Alternativa 2. Implantación. Acotados.

DAE-6. Alternativa 2. Circulación Interior parcela.



1.- ANTECEDENTES.

1.1. OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.

A petición de ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A con CIF: A-29367711 y domicilio social en Carretera Comarcal 344, Kilómetro 836, C.P. 29130 Alhaurín de la Torre (Málaga); y que tiene como Administradores Mancomunados a D. José Badía Rueda con DNI-52560440N y D^a Antonia Belén Badía Solano, con DNI-79015186C; con domicilio a efecto de notificaciones en Calle la Peñita N^o 1 C.P. 29120 Alhaurín el Grande (Málaga), se redacta un Plan Especial para la implantación de una Instalación de Suministro de Carburantes en la parcela ubicada haciendo esquina entre la Carretera Azucarera-Intelhorce, calle Caleta de Vélez y calle Gambia de la localidad de Málaga. La parcela donde se desarrolla la I.S.C. en la actualidad está siendo segregada de la Parcela 4 del Reformado del Estudio de Detalle "Cervezas Victoria" de Málaga; dicha Segregación se está tramitando en el Ayuntamiento de Málaga con Expediente N^o LT1 660/19). Por lo tanto, mientras que se tramita dicho expediente forma parte de la Finca de Málaga Sección 3^a N^o: 21.305 Código Registral Único: 29019001061106, que cuenta con referencia catastral: 6726101UF6662N0001ZL. La delimitación de este Plan Especial se justifica adecuadamente en dicho documento, por lo que no se considera necesario volver a reproducirlo.

El Plan Especial se formula en cumplimiento del artículo 6.3.4. del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, que establece que para autorizarse una instalación de suministro de carburantes para automóviles deberá tramitarse un "Plan Especial".

1.2. ~~ESPECIAL~~ ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LA PARCELA EN LA QUE SE FORMULA EL PLAN

Como se ha dicho la parcela objeto de este Plan Especial se encuentra ubicada haciendo esquina entre la Carretera Azucarera-Intelhorce, calle Caleta de Vélez y calle Gambia de la localidad de Málaga. La parcela donde se desarrolla la I.S.C. en la actualidad está siendo segregada de la Parcela 4 del Reformado del Estudio de Detalle "Cervezas Victoria" de Málaga; dicha Segregación se está tramitando en el Ayuntamiento de Málaga con Expediente N^o LT1 660/19). Por lo tanto, mientras que se tramita dicho expediente forma parte de la Finca de Málaga Sección 3^a N^o: 21.305 Código Registral Único: 29019001061106, que cuenta con referencia catastral: 6726101UF6662N0001ZL.

Según la nota simple que se adjunta con el Plan Especial, las finca que se está segregando es:

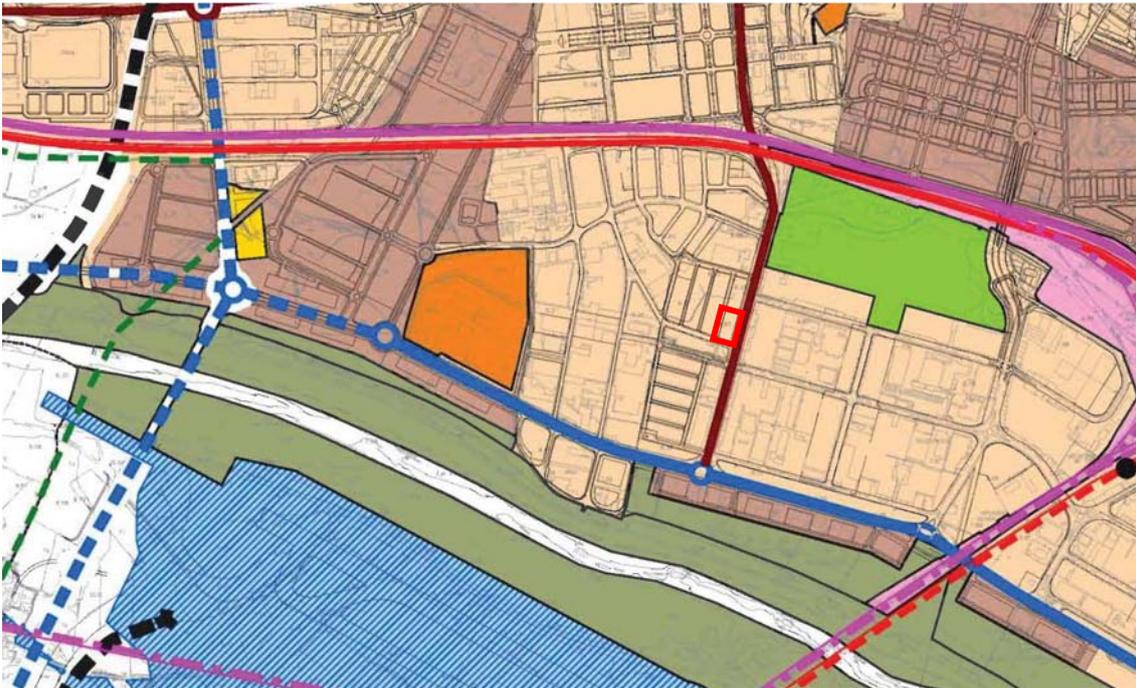
- "Finca de Málaga Sección 3^a N^o: 21.305 Código Registral Único: 29019001061106, en el Registro de la Propiedad de Málaga N^o 1.

- La documentación de la Segregación que cuenta con Expediente Nº LT1 660/19, se adjunta en el Anexo 6.2 del Plan Especial. Dicha segregación deberá estar finalizada antes de la Aprobación definitiva de dicho documento.

La zona está totalmente urbanizada disponiendo de todos los servicios (electricidad, saneamiento, agua potable, telefonía, etc). Debido a que su ubicación es en esquina, cuenta con fachada a tres viales.

Según la Información Urbanística de que se dispone y se justifica en el Plan Especial, la parcela se encuentra según el vigente PGOUM 2011 ubicada en el ámbito del PA-G.14(97), Estudio de Detalle "Caleta de Vélez" aprobado definitivamente el 30-03-2006, y la Parcela 4 (de la cual se segrega), se encuentra clasificada como suelo "urbano consolidado" y Calificada como Industrial 2. Además, presenta como uso pormenorizado el uso de industria (exclusivamente en su 1º, 2º y 3º categorías), y como uso alternativo el uso terciario.

PLANO DE CLASIFICACION DEL PGOU DE MALAGA.



LEYENDA DEL PLANO DE CLASIFICACION DEL PGOU DE MALAGA.

CLASIFICACION DE SUELO	
SUELO NO URBANIZABLE	
SUELO URBANIZABLE	
SUELO URBANO	

PLANEAMIENTO APROBADO DEL 97 INCOPORADO AL PGOU DE MÁLAGA.

Planeamiento Aprobado

IDENTIFICACIÓN		PA-G.14 (97)	
BARRIO	GUADALHORCE	HOJA	10
PLANEAMIENTO INCORPORADO:		Estudio de Detalle "Caleta de Vélez"	
Identificación y Localización			

Ordenación

Planeamiento y Gestión

Planeamiento Incorporado:
 Estudio de Detalle "Caleta de Vélez". Aprobación Definitiva: 30-03-06

Gestión Urbanística:
 Proyecto de Reparcelación. Aprobación Definitiva: 20-09-06

Convenio Urbanístico:
 Plan Especial de Infraestructuras Básicas:



CONDICIONES

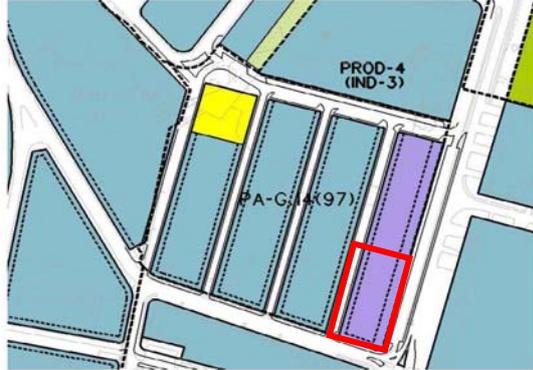
- 1.- Ordenanza de Aplicación: Productivo-4 (IND-3)
- 2.- Ordenación de la manzana industrial con apertura de viario que permeabiliza el ámbito generando fachadas a la nueva distribución de naves.
- 3.- Las condiciones de ordenación son las del planeamiento aprobado.
- 4.- Cesiones:

Viario:	14.354,70 m ² s
Equipamiento:	1.146,00 m ² s
AM:	Realizado

DETERMINACIONES

SUPERFICIE DEL ÁMBITO:	50.137,70 m ² s	Ie m ² /m ² s:	1,02
EDIFICABILIDAD TOTAL:	51.383,00 m ² s	Uso Global:	Productivo
APROV. MEDIO:	1,02 m ² /m ² s	C.P.H.:	
APROV. SUBJETIVO:	46.244,70 m ² s	Excesos:	

Ordenación Pormenorizada Completa



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. MÁLAGA

1.3. OBJETO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

El objeto de este documento, por tanto, es dar cumplimiento a la Ley 7/2007, Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015 de 3 de marzo; y más concretamente el artículo 40 de dicha Ley que queda redactado de la siguiente manera:

"1. La evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico se realizará siguiendo los trámites y requisitos de la evaluación de planes y programas, previstos en la sección IV del título III de esta Ley, con las particularidades recogidas en los apartados siguientes, derivadas de los preceptos de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

2. Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos de planeamiento urbanístico:

a) Los instrumentos de planeamiento general, así como sus revisiones totales o parciales.

b) Las modificaciones que afecten a la ordenación estructural de los instrumentos de planeamiento general que por su objeto y alcance se encuentren dentro de uno de los siguientes supuestos: que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de esta Ley, sobre las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, industria, minería,



transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo o que requieran una evaluación en aplicación de la normativa reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000.

En todo caso, se encuentran sometidas a evaluación ambiental estratégica ordinaria las modificaciones que afecten a la ordenación estructural relativas al suelo no urbanizable, ya sea por alteración de su clasificación, categoría o regulación normativa, así como aquellas modificaciones que afecten a la ordenación estructural que alteren el uso global de una zona o sector, de acuerdo con el artículo 10.1.A.d) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre.

c) Los Planes Especiales que tengan por objeto alguna de las finalidades recogidas en los apartados a), e) y f) del artículo 14.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre. Así como sus revisiones parciales totales o parciales.

d) los instrumentos de planeamiento urbanístico incluidos en el apartado 3, cuando así lo determine el órgano ambiental, de oficio o a solicitud del órgano responsable de la tramitación administrativa del plan.

3. Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada los siguientes instrumentos de planeamiento urbanístico:

a) Las modificaciones que afecten a la ordenación estructural de los instrumentos de planeamiento general que no se encuentren entre los supuestos recogidos en el apartado 2.b) anterior.

b) Las modificaciones que afecten a la ordenación pormenorizada de los instrumentos de planeamiento general que permitan la implantación de actividades o instalaciones cuyos proyectos deban someterse a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con el Anexo I de esta Ley. En todo caso, se encuentran sometidas a evaluación estratégica simplificada las modificaciones que afecten a la ordenación pormenorizada de instrumentos de planeamiento general relativas al suelo no urbanizable, a elementos o espacios que, aún no teniendo carácter estructural, requieran especial protección por su valor natural o paisajístico, y las que alteren el uso en ámbitos o parcelas de suelo urbano que no lleguen a constituir una zona o sector.

c) Los restantes instrumentos de planeamiento de desarrollo no recogidos en el apartado 2.c) anterior, así como sus revisiones, cuyo planeamiento general al que desarrollan no haya sido sometido a evaluación ambiental estratégica.

d) Las innovaciones de instrumentos de planeamiento de desarrollo que alteren el uso del suelo o permitan la implantación de actividades o instalaciones cuyos proyectos deban someterse a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con el Anexo I de esta Ley.

4. No se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta su objetivo y alcance de acuerdo a lo establecido en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, los siguientes instrumentos de planeamiento urbanístico:

a) Estudios de Detalle.



b) Planes Parciales y Planes Especiales que desarrollen determinaciones de instrumentos de planeamiento general que hayan sido sometidos a evaluación ambiental estratégica.

c) Las revisiones o modificaciones ...”

El Plan Especial desarrolla determinaciones del PGOU de Málaga de 2011 que cuenta con aprobación definitiva de julio de 2011, pero que tuvo su tramitación ambiental con la Ley 7/1994 de 18 de mayo, de Protección Ambiental de Andalucía; por lo que no puede considerarse que cuente con Evaluación Ambiental Estratégica. Debido a ello no puede acogerse al artículo 40.4.b), por lo que deberá someterse a Evaluación ambiental Estratégica según lo establecido en la Ley 7/2007 de 9 de julio.

2.- PROCEDIMIENTO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA PARA LA EMISIÓN DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO. CONTENIDOS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL.

En el artículo 39 de la citada Ley se establece el Procedimiento de la evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico. En el mismo se dice:

“1. El promotor de los planes y programas incluidos en el artículo 36 apartado 2 presentará ante el órgano ambiental, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento ambiental estratégico, que contendrá, al menos, la siguiente información:

- a) Los objetivos de la planificación.*
- b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.*
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.*
- d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.*
- e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.*
- f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.*
- g) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.*
- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.*
- i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.*
- j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.*



En el plazo de veinte días hábiles desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, el órgano ambiental podrá resolver sobre su inadmisión por algunas de las siguientes razones:

- 1.ª Si estimara de modo inequívoco que el plan o programa es manifiestamente inviable por razones ambientales.*
- 2.ª Si estimara que el documento ambiental estratégico no reúne condiciones de calidad suficientes.*

La resolución de inadmisión justificará las razones por las que se aprecia, y frente a la misma podrán interponerse los recursos legalmente procedentes en vía administrativa y judicial en su caso.

2. El órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento ambiental estratégico y el borrador del plan o programa.

3. El órgano ambiental formulará el informe ambiental estratégico en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción de la solicitud de inicio y de los documentos que la deben acompañar.

El órgano ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, resolverá mediante la emisión del informe ambiental estratégico, que podrá determinar que:

- a) El plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso, el órgano ambiental elaborará el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.*
- b) El plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico.*

El informe ambiental estratégico, una vez formulado, se remitirá por el órgano ambiental para su publicación en el plazo de 15 días hábiles al Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

En el supuesto previsto en el apartado 3 letra b), el informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan o programa.

Contra el informe ambiental estratégico no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el plan o programa sometido al mismo.

La falta de emisión del informe ambiental estratégico en el plazo establecido en el apartado 3 en ningún caso podrá entenderse que equivale a una evaluación ambiental favorable.”



3.- IDENTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN

TITULAR DEL PLAN

Titular: ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A

CIF: A-29367711

Representantes : D. José Badía Rueda con DNI-52560440N y D^a Antonia Belén Badía Solano, con DNI-79015186C

Domicilio Notificaciones: Calle la Peñita Nº 1 C.P. 29.120 Alhaurín el Grande (Málaga).

EMPLAZAMIENTO

Como se ha dicho la parcela objeto del Plan Especial se encuentra en la actualidad segregándose de la parcela con referencia catastral 6726101UF6662N0001ZL, y se encuentra haciendo esquina con tres viales, la Carretera Azucarera-Intelhorce, calle Caleta de Vélez y calle Gambia C.P. 29004 de la localidad de Málaga.

La Segregación deberá estar finalizada antes de la Aprobación Definitiva del Plan Especial y una vez realizada se adjuntará al expediente.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD:

Se trata de una instalación de suministro de carburantes especial, en la que no solo se suministran productos PPL (Gasoleos y gasolinas), sino que por un lado se trata de una Estación de Servicio que suministra PPL, GLP y ADBLUE; y por otro lado, al contar con una Planta GNL/GNC , también es a la vez una Estación de Servicio GNV, que suministra GNL y GNLC.

Además de estos combustibles derivados del petróleo, se va a instalar en superficie un Container de Hidrógeno con surtidor incorporado, ya que existen previsiones de que este combustible se vaya empezando a implantar poco a poco en nuestro país; y dos Aerogeneradores para la producción de energía.

4. LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN.

El presente Plan tiene por objetivo la implantación de una instalación de suministro de carburantes descrita con anterioridad dentro de una parcela urbana de la localidad de Málaga. Dicha parcela está clasificada como suelo urbano consolidado y calificada como Productivo 4 (IND-3).

La parcela cuenta con la peculiaridad de que da a tres calles y se encuentra en una zona de uso mayoritariamente industrial.

Por lo tanto, el plan especial, tal como se pone de manifiesto en el borrador del mismo, que se adjunta con este documento, se formula en cumplimiento del artículo 6.3.4. del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, que establece que para autorizarse una instalación de suministro de carburantes para automóviles deberá tramitarse un "Plan Especial".

5. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.

El alcance del plan se limita a la zona delimitada dentro de la parcela en la que se ubica la instalación de suministro de carburantes. Como se ha dicho, se trata de una parcela dentro de suelo urbano consolidado que cuenta con todos los servicios propios de un suelo urbano (red de saneamiento, abastecimiento, red eléctrica, telefonía, etc).

La zona de actuación presenta tres fachadas, una a la carretera Azucarera-Intelhorce y las otras a la calle Caleta de Vélez y calle Gambia.





Como se ha dicho el Plan se redacta para justificar la implantación de la ISC dentro de la parcela y el contenido del mismo; se puede resumir en los siguientes apartados:

- Justificación de los parámetros urbanísticos del edificio e instalaciones de la actuación: superficie mínima de parcela, fachada mínima, ocupación en planta, edificabilidad, altura edificaciones, número de plantas, retranqueos a linderos de edificaciones, retranqueo de depósitos a viales y linderos privados; y uso predominante y compatibles.
- Justificación de la ubicación y dimensión de los accesos.
- Justificación de la Circulación en el interior de la parcela, tanto de los vehículos pesados y ligeros que van a repostar, como de los camiones cisterna para las descargas; así como su impacto en la calle en la que se encuentran los accesos.
- Justificación de los parámetros de accesibilidad, tanto del Decreto 293/2009 de 7 de julio de la Junta de Andalucía, como de la Ordenanza de Accesibilidad de Ayuntamiento de Málaga.
- Justificación del cumplimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la comunidad autónoma de Andalucía, en base al decreto 169/2014 de 9 de diciembre.
- Justificación de los requisitos exigibles a las instalaciones PPL, GNL/GNC y GLP e Hidrógeno
- Elaboración de un Anexo de Servidumbres Aeronáuticas ya que la parcela se encuentra en la zona de afección del aeropuerto de Málaga.
- Elaboración de un Resumen Ejecutivo en base al artículo 19.3 de la Ley 7/2002 Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, de 17 de diciembre.
- Y justificación del cumplimiento del Reglamento de Calificación Ambiental de la Comunidad Autónoma. ley 7/2007 de gestión integrada de la calidad ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015 de 3 de marzo, en base a lo cual se redacta este documento.

5.1. PRINCIPALES ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.

5.1.1. ALTERNATIVA 0.

Se trataría de mantener la parcela en la situación actual, no llevando a cabo la actividad planteada.

El no realizar la implantación de la nueva actividad de instalación de suministro de carburantes para productos PPL, GNL/GNC y GLP e Hidrógeno conllevaría que la parcela permaneciera tal y como se encuentra en la actualidad.

➤ ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DE LA ALTERNATIVA 0, IDENTIFICACIÓN Y VALORIZACIÓN DE LOS IMPACTOS.

Debido a que con esta alternativa no se modifica nada no existirá ningún impacto ambiental nuevo sobre el ser humano, la fauna, la flora, los

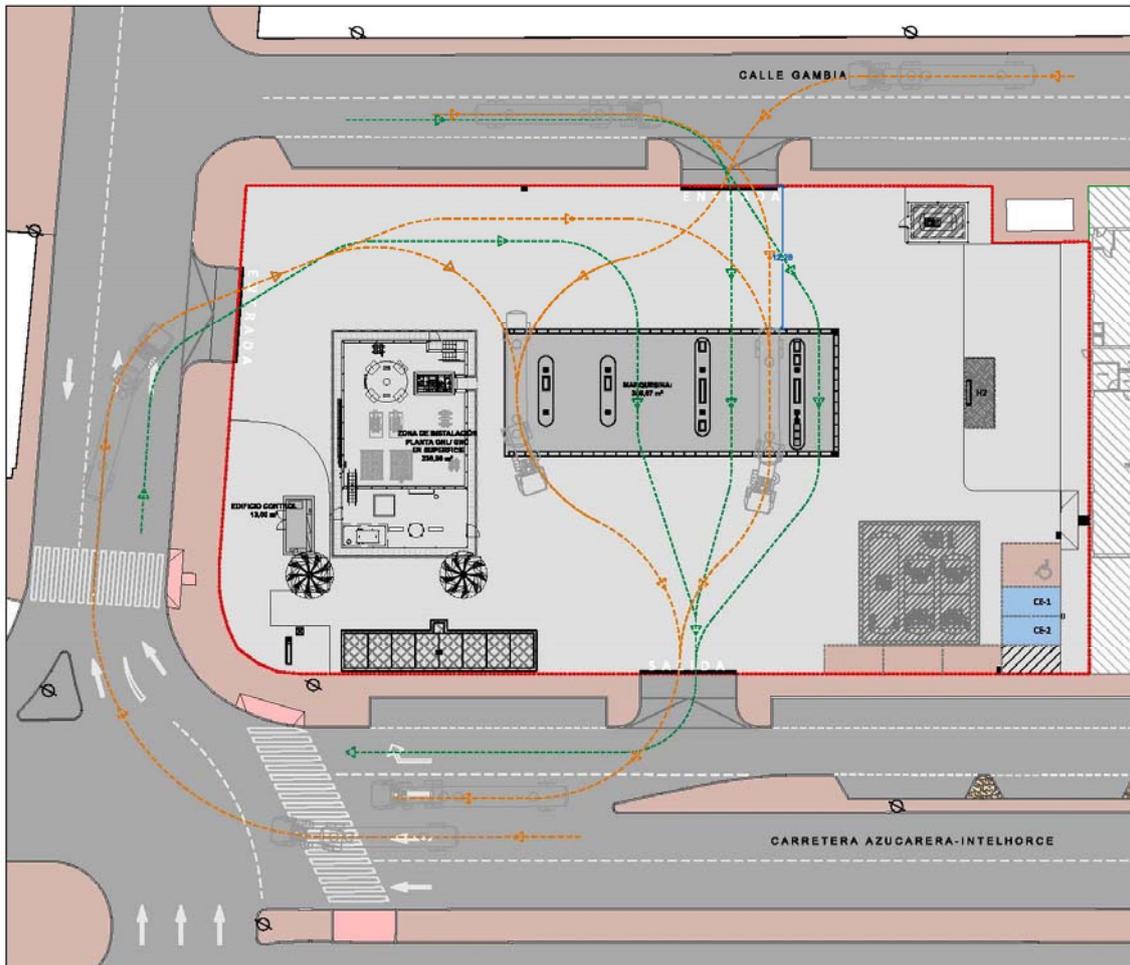
espacios naturales protegidos, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje, los bienes materiales y el patrimonio cultural.

5.1.2. ALTERNATIVA 1.

Consiste en Llevar a cabo la implantación tal y como se plantea en el borrador del plan y se define en los planos del 3.1 y 3.2 que acompañan a este Documento ambiental estratégico.

Se trata de una Instalación de suministro de Carburantes para productos PPL, GNL/GNC y GLP e Hidrógeno cuya implantación se ajusta a los parámetros urbanísticos requeridos por el Ayuntamiento de Málaga para este tipo de instalaciones.

Esquema de la implantación de la Alternativa 1.



➤ DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA ACTUACIÓN.

- Proceso Constructivo:

Pueden producirse afecciones de escasa entidad durante la fase de construcción, por un aumento de contaminantes físicos, como es el polvo en suspensión producido durante de los movimientos de tierras, el



movimiento rodado de maquinaria pesada e incluso la carga y descarga de arena.

- **Descripción de las actuaciones a realizar para la implantación de la actividad:**

Sobre la parcela, que se encuentra dentro del suelo urbano consolidado industrial (productivo) de la localidad de Málaga, la actuación consiste en la implantación de una instalación de suministro de carburantes consistente en una marquesina para repostaje, una planta GNL/GNC, un edificio de control para dicha planta, un depósito solo para almacenamiento en superficie de Hidrógeno con surtidor incorporado, y las instalaciones propias de este tipo de actividades, tales como depósitos enterrados, aparatos surtidores, instalación mecánica, saneamiento, electricidad, etc. También existe una instalación fotovoltaica en la cubierta de la marquesina y dos Aerogeneradores para la producción de energía eléctrica, pero estas instalaciones no forman parte de la ISC como tal, sino que son complementarias y se apoyan en el Real Decreto Ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, al objeto de contribuir a la Actual Transición Energética, a la vez que se trata de una medida que favorece la recuperación económica, la movilización de recursos financieros y la creación de empleo sostenible.

Todas estas actuaciones son las propias de este tipo de actividad, con la ventaja de que se realizan en un entorno urbano "industrial", por lo que no afectan directamente a fauna, flora, etc, ya que se desarrollan en el interior de una parcela urbana.

- **Proceso Productivo, residuos tratados:**

Serían los que se describen en detalle en el apartado 8. de este documento y sus subapartados.

➤ **ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DE LA ALTERNATIVA 1. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS.**

Son todos los que se describen en detalle en el apartado 8. "Efectos Ambientales previsibles, y si procede su cuantificación", y más concretamente el apartado 8.1. "Identificación de los impactos ambientales.", que acompañan a este documento.

5.1.3. ALTERNATIVA 2.

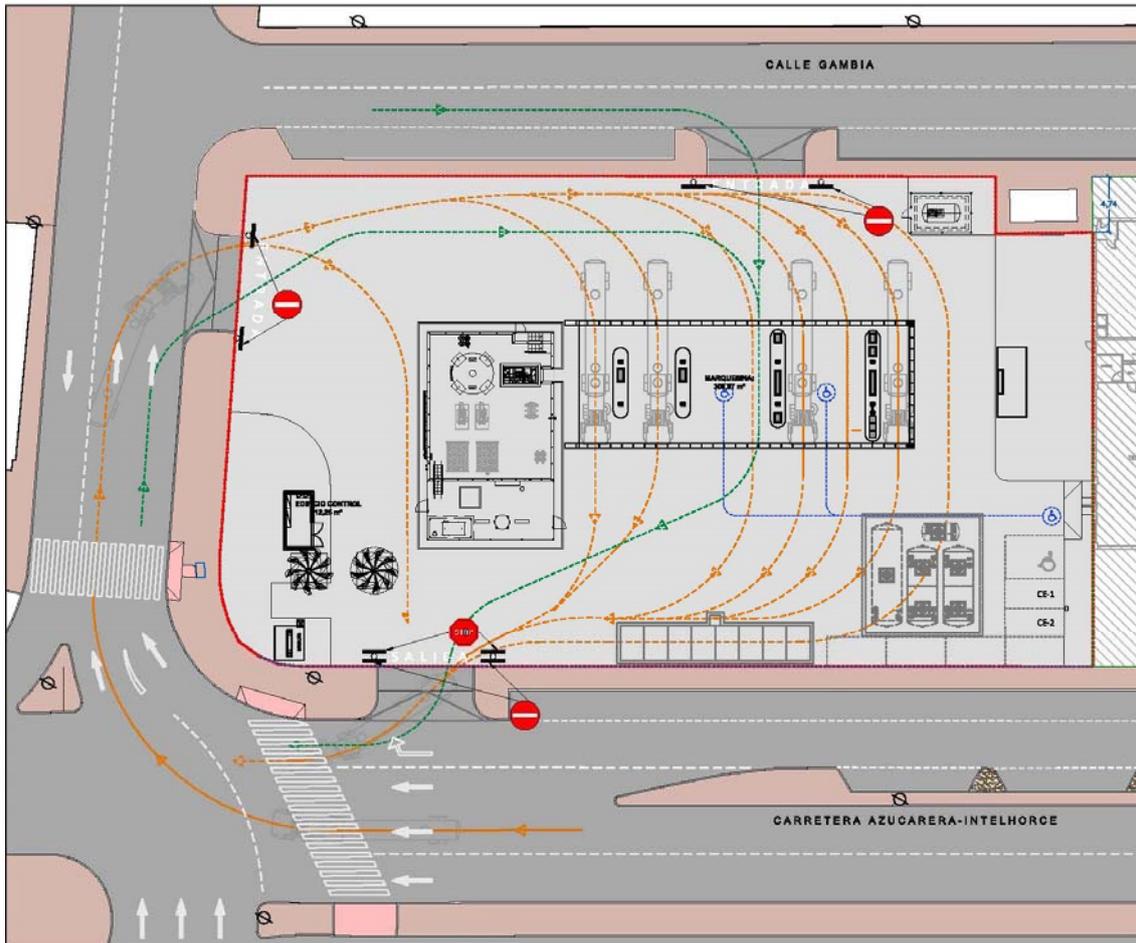
Llevar a cabo la implantación tal y como se plantea y se define en los planos del 4.1 y 4.2 que acompañan a este Documento ambiental estratégico.

Se trata de una Instalación de suministro de Carburantes para productos PPL, GNL/GNC y GLP e Hidrógeno cuya implantación se ajusta a

los parámetros urbanísticos requeridos por el Ayuntamiento de Málaga para este tipo de instalaciones.

La diferencia principal con la alternativa 1 es la localización de los accesos y como consecuencia de ello, un leve desplazamiento de la marquesina y la planta de GNL/GNC.

Esquema de la implantación de la Alternativa 2.



➤ DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA ACTUACIÓN.

- Proceso Constructivo:

Pueden producirse afecciones de escasa entidad durante la fase de construcción, por un aumento de contaminantes físicos, como es el polvo en suspensión producido durante de los movimientos de tierras, el movimiento rodado de maquinaria pesada e incluso la carga y descarga de arena.

- Descripción de las actuaciones a realizar para la implantación de la actividad:



Sobre la parcela, que se encuentra dentro del suelo urbano consolidado industrial (productivo) de la localidad de Málaga, la actuación consiste en la implantación de una instalación de suministro de carburantes consistente en una marquesina para repostaje, una planta GNL/GNC, un edificio de control para dicha planta, un depósito solo para almacenamiento en superficie de Hidrógeno con surtidor incorporado, y las instalaciones propias de este tipo de actividades, tales como depósitos enterrados, aparatos surtidores, instalación mecánica, saneamiento, electricidad, etc. También existe una instalación fotovoltaica en la cubierta de la marquesina y dos Aerogeneradores para la producción de energía eléctrica, pero estas instalaciones no forman parte de la ISC como tal, sino que son complementarias y se apoyan en el Real Decreto Ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, al objeto de contribuir a la Actual Transición Energética, a la vez que se trata de una medida que favorece la recuperación económica, la movilización de recursos financieros y la creación de empleo sostenible.

Todas estas actuaciones son las propias de este tipo de actividad, con la ventaja de que se realizan en un entorno urbano "industrial", por lo que no afectan directamente a fauna, flora, etc, ya que se desarrollan en el interior de una parcela urbana.

- **Proceso Productivo, residuos tratados:**

Serían los que se describen en detalle en el apartado 8. de este documento y sus subapartados.

➤ **ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DE LA ALTERNATIVA 2. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS.**

Son todos los que se describen en detalle en el apartado 8. "Efectos Ambientales previsibles, y si procede su cuantificación", y más concretamente el apartado 8.1. "Identificación de los impactos ambientales.", que acompañan a este documento.

5.2. SELECCIÓN ALTERNATIVA ELEGIDA.

En este apartado se justificará la alternativa elegida, asimismo se justificará también por qué no se han elegido las demás alternativas.

La **alternativa 1** es la óptima tanto técnica como económicamente, por tanto, es la elegida.

5.2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA.

- **Alternativa 0: no es viable**, por lo que no es la elegida, y los motivos son los siguientes:
 - a) Se trata de una parcela sin edificar dentro del suelo urbano industrial de Málaga, y que llevan mucho tiempo sin actividad, y el



fin de un suelo de este tipo es que genere actividad y contribuya a la economía.

- b) Al tratarse de una parcela industrial, en principio no es viable ni rentable que se quede sin actividad, ya que supone un gasto de mantenimiento e impuestos no asumible por el promotor a largo plazo.
- c) El no ocupar la parcela y no dotarla de actividad conllevaría con toda probabilidad acumulación de residuos, basuras, degradación del entorno, etc, con los consiguientes problemas medioambientales.
- d) Además, dejaría de prestarse un servicio imprescindible a día de hoy para la comunidad, ya que no hay que olvidar que la implantación de una instalación de suministro de carburantes, y más del tipo que se ha descrito, contribuiría a mejorar la competencia y con toda probabilidad influiría a la baja en el precio de los carburantes en la zona.

- **Alternativa 1:** es la mejor alternativa, por lo siguiente:

- a) Esta propuesta cumple con todos los parámetros urbanísticos que se requieren para la implantación de una instalación de suministro de carburantes en Málaga.
- b) A parte de lo descrito en el apartado a), la implantación propuesta en la alternativa 1 presenta una circulación más limpia, y permite que los vehículos pesados y ligeros circulen sin interferencias por la parcela.
- c) Al encontrarse la salida a la carretera Azucarera Intelhorce más lejos de la esquina, permite una incorporación de los vehículos pesados más alejada de la rotonda, dándoles tiempo para poder cambiar de carril antes de llegar a la rotonda, por lo que podrían girar hacia la calle Caleta de Vélez, continuara recto o girar para cambiar de dirección en la carretera Azucarera Intelhorce.
- d) Los aerogeneradores se ubican alejados de las zonas de circulación.
- e) La instalación, como se desglosa en apartados posteriores no origina daños ambientales a la zona.

- **Alternativa 2:** no es la mejor alternativa por lo siguiente:

- a) Esta propuesta también cumple con todos los parámetros urbanísticos que se requieren para la implantación de una instalación de suministro de carburantes en Málaga. La diferencia principal con la alternativa 1 es la localización de los accesos y como consecuencia de ello, un leve desplazamiento de la marquesina y la planta de GNL/GNC.
- b) A parte de lo descrito en el apartado a), la implantación propuesta en la alternativa 2 presenta una circulación menos limpia.
- c) Al encontrarse la salida a la carretera Azucarera Intelhorce más cerca de la esquina, la incorporación de los vehículos pesados es muy próxima a la rotonda, por lo que nos les permita acceder a



todos los carriles en condiciones de seguridad; motivo por el cual, dichos vehículos solo podrían girar hacia la calle Caleta de Vélez, no pudiendo continuar ni rectos, ni cambiar de sentido en la carretera.

- d) Los aerogeneradores se ubican más próximos de las zonas de circulación.
- e) La instalación, como se desglosa en apartados posteriores no origina daños ambientales a la zona.

Hay que decir que los efectos ambientales previsibles tanto en la propuesta 1, como en la 2 son exactamente los mismos, ya que se trata de la misma actividad, con las mismas instalaciones y edificios; y lo único que varía es la ubicación de los accesos y como consecuencia de ello varía levemente la distribución interior.

En la alternativa 1, la instalación para el suministro descrita y el cumplimiento del plan en el cual se desarrolla, garantizan la solución técnica y medioambiental más viable y favorable, además de la más funcional; ya que a la hora de elaborar el mismo se ha tenido en cuenta el cumplimiento de los parámetros y normativas exigidas tanto técnicas, como medioambientales, sobre la salud y de funcionamiento.

Por todo lo descrito, queda justificada la elección de **la alternativa 1** como **la mejor y más óptima de las 3 alternativas propuestas.**

6. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA.

El desarrollo del plan pasa por la aprobación definitiva del Plan Especial, previa obtención de los informes sectoriales correspondientes y tramitación establecida en la LOUA. Una vez se obtenga dicha aprobación definitiva se procederá a la realización de un Proyecto de obras e instalaciones de la Instalación de suministro de carburantes, realizado por un técnico competente, y en el que se justificará el cumplimiento de la normativa técnica que afecta a dichas instalaciones. Este proyecto deberá ajustarse a la perfección con lo establecido por el plan especial.

Una vez obtenida la aprobación definitiva del plan, se solicitará Licencia de obras y Calificación ambiental de la instalación de suministro de carburantes, mediante la presentación del proyecto visado; y una vez obtenidas las mismas, se comenzarán las obras.

7. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DEL PLAN O PROGRAMA EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO.

El plan objeto de este documento se encuentra ubicado dentro del suelo urbano industrial (productivo) de Málaga; encontrándose en una zona desarrollada urbanísticamente.

La zona de actuación linda al norte con la parcela de la que se segrega y que va a ser también desarrollada, al sur con la calle Caleta de Vélez, al este con la carretera Azucarera Intelhorce y al oeste con la calle Gambia.



Como se muestra en la vista aérea, el entorno de la parcela se encuentra completamente urbanizado, estando también edificadas todas las parcelas al sur y al este; las parcelas que se ubican al oeste se encuentran urbanizadas, pero no edificadas.

Por lo tanto, el desarrollo del plan no implica Modificaciones o Alteraciones en el Medio Ambiente del Ámbito territorial afectado.

La única variación “mínima” que se puede producir en las inmediaciones va a ser en la circulación de vehículos dentro de la parcela y en las proximidades, por el uso que se va a introducir en la misma. No obstante, esta variación tendrá un impacto mínimo y casi inapreciable debido a dos motivos:

- La parcela cuenta con dos acceso de entrada, uno en la calle Caleta de Vélez y otro en la calle Gambia, y una salida en la vía de servicio de la Carretera Azucarera Intelhorce, que es una vía principal del polígono industrial, y que enlaza directamente con una rotonda.
- La parcela, y los viales a los que se conecta, son de doble sentido, pero la carretera Azucarera Intelhorce presenta mediana intermedia y vía de servicio lateral. Los accesos se producen en vías de doble sentido



donde no hay carga de tráfico, y además existe distancia suficiente hasta los surtidores para que no se queden vehículos fuera de la parcela. La Salida a la Carretera Azucarera Intelhorce, como se hace a una vía de servicio, no entorpece la vía principal, y además, como se ha alejado de la rotonda, permite a los vehículos pesados maniobrar para poder acceder al carril que más le convenga antes de llegar a la glorieta y así poder girar a la derecha, continuar recto o cambiar de sentido.

Por lo tanto, la gran dimensión de la parcela que permite alojar en su interior vehículos sin que obstaculicen la vía pública, y el diseño y ubicación coherentes de los accesos y la salida, posibilita que el incremento de circulación de vehículos (sobre todo pesados) en las inmediaciones de la zona tenga un impacto mínimo y casi despreciable sobre el cómputo total de vehículos que circulan en las inmediaciones.

8. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y, SI PROCEDE, SU CUANTIFICACIÓN.

Los efectos ambientales previsibles debidos al desarrollo del plan, son los derivados de la implantación de una instalación de suministro de carburantes sobre la parcela. Sobre todo, a la hora de realizar las obras, y por el uso que se va a desarrollar en el interior.

En primer lugar se va a realizar una identificación de los posibles impactos que se pudieran producir por el hecho de ubicar y poner en funcionamiento la Instalación de suministro de carburantes de todos los productos mencionados con anterioridad. Hay que tener en cuenta que dichos factores serán todos Ambientales.

8.1.- IDENTIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES.

8.1.1.- Aire Ambiente.

✓ *Fase de construcción:*

Pueden producirse afecciones de escasa entidad sobre el aire durante la fase de construcción, por un aumento de contaminantes físicos, como es el polvo en suspensión producido por la limpieza del solar previo al inicio de la obra y durante la obra por los movimientos de tierras, el movimiento rodado de maquinaria pesada e incluso la carga y descarga de arena.

En la fase de construcción no se generarán olores dado las características de los materiales utilizados.

✓ *Fase de explotación:*

Los equipos o instalaciones susceptibles de emitir gases a la atmósfera son los propios aparatos surtidores, en la operación de repostaje de los vehículos, y en las operaciones de descarga de combustible desde los camiones cisterna.



En esta Instalación nos encontramos las siguientes depósitos desde los que se suministran carburantes a través de surtidores y que cuentan con zonas de descarga:

- Instalación de PPL, que cuenta con tres tanques de almacenamiento de para el combustible de $50\text{ m}^3 + 30\text{ m}^3 + 30\text{ m}^3$. Se encuentran enterrados y cuentan con todas las medidas de seguridad según normativa específica.
- Instalación GNL/GNC en superficie. Cuenta con un tanque Aéreo de 15 m de alto y 3.5 m de diámetro, con una superficie de $236,90\text{ m}^2$ donde se ubican todas las instalaciones propias de la planta.
- Instalación de GLP con depósito de 5 m^3 . Tanque enterrado y vallado que cuenta con todas las medidas de seguridad según normativa específica.
- Depósitos en superficie tipo container para almacenamiento de Hidrógeno con surtidor incluido.
- También existe un depósito enterrado de 3 m^3 de AD-BLUE, aunque esto no es un combustible como tal, sino un aditivo que se ha introducido en los vehículos diésel de última generación para eliminar los compuestos NO_x de la combustión del gasoleo, que tan nocivos para el Medio Ambiente y las personas. Este aditivo no es tóxico, pero sí corrosivo.

Otros focos de emisión de gases serán los propios vehículos que acceden a la instalación para el repostaje de combustible.

Estos contaminantes atmosféricos, por su naturaleza química se denominan Compuestos Orgánicos Volátiles (COV). Según el R.D. 117/2003 sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades, un COV es todo compuesto orgánico que tenga a $293,15\text{ K}$ una presión de vapor de al menos 0.01 kPa , o que tenga una volatilidad equivalente en las condiciones particulares de uso, lo que significa que a temperatura ambiente se encontrará en estado gaseoso.

Según "*La Base de datos de sustancias tóxicas y peligrosas RISCTOX*", la exposición a largo plazo a los compuestos orgánicos volátiles puede causar lesiones del hígado, los riñones y el sistema nervioso central.

La exposición a corto plazo puede causar irritación de los ojos y las vías respiratorias, dolor de cabeza, mareo, trastornos visuales, fatiga, pérdida de coordinación, reacciones alérgicas de la piel, náusea y trastornos de la memoria.

Con respecto a este tipo de vapores se debe cumplir con el R.D. 455/2012, por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de



vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio.

Se evalúa también la generación de olores procedentes de la instalación durante la fase de explotación dado que las sustancias que se manejan y almacenan (combustibles) producen vapores al ser sustancias volátiles, como se ha descrito. Dichos olores provienen de los gases emitidos por los venteos de los depósitos de combustible, así como las operaciones de repostaje de vehículos.

Las instalaciones fotovoltaica y la de Aerogeneradores, no producirán ningún impacto en el Aire Ambiente, puesto que son energías renovables que no producen ningún tipo de contaminante aéreo.

8.1.2.- Ruidos y Vibraciones.

La identificación de este impacto, así como su valoración y sus medidas correctoras se realizarán en un documento independiente denominado "*Estudio Acústico para Estación de Servicio para Suministro de Carburante a Vehículos (Venta al Público)*", de acuerdo con el Decreto 6/2012, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía. Posteriormente, una vez obtenida la Calificación Ambiental favorable y la puesta en marcha de la actividad, se realizará un Ensayo Acústico, y en dicho documento se corroborará mediante mediciones sonoras reales que se cumple todo lo establecido en el Estudio Acústico Pre-operacional y en la normativa de aplicación.

El citado documento irá adjunto al Proyecto Técnico de la Instalación.

8.1.3.- Aguas.

Los impactos sobre las aguas se pueden agrupar en 3 tipos de aguas distintas, que son las siguientes:

✓ *Aguas de consumo:*

Para estudiar la afección a este tipo de aguas, relacionada directamente con la salud, resulta necesario justificar que el suministro de agua de consumo para la población no se verá afectado a la hora de implantar y poner en funcionamiento la presente actividad. Los parámetros a tener en cuenta serán la no afección a la calidad de este agua y la justificación de que como consecuencia del desarrollo de la actividad no se limitará la demanda de agua de consumo a la población. Es decir, justificar que aún con la actividad en funcionamiento se garantiza el abastecimiento suficiente y de calidad para la población residente, incluido los picos de demanda estacional.



No hay que olvidar que la parcela no cuenta con ningún uso que implique un consumo alto de agua, no tiene lavaderos, ni aseos, ni cualquier instalación que requiera uso continuado de agua; tan solo necesitará las tomas de agua necesarias para el mantenimiento y limpieza ocasional de las instalaciones.

Del mismo modo, resulta lógico analizar la posibilidad de impacto de los vertidos de aguas residuales en la calidad del agua destinada a consumo humano, en este caso este factor no resultaría de aplicación dado que en el interior de la instalación se ejecutará una red separativa de aguas tanto fecales como hidrocarbурadas (de baldeos de la zonas pavimentadas de carga y descarga de combustible y zonas de repostaje de los vehículo) y aguas de lluvia, las cuales nunca entrarán en contacto con las aguas de consumo humano debido que se conectarán a la red de saneamiento del Municipio, tal y como se puede observar en los planos del plan adjunto. Nunca se realizarán vertidos de aguas contaminadas o fecales en puntos de agua potable para consumo humano.

✓ Aguas Superficiales:

Se debe identificar el posible impacto que pudieran ocasionar los vertidos de aguas residuales en la calidad del agua según el uso a que puedan destinarse, todo ello sería aplicable en actividades en las que el agua residual, una vez depurada, fuese vertida al terreno, a otra masa de agua, o fuese reutilizada en la misma parcela una vez depurada. Dado que en el presente proyecto no se lleva a cabo ninguna de estas acciones, ni en fase de construcción ni en fase de explotación, no se verán afectadas las aguas superficiales y como consecuencia tampoco se afectarán aguas de consumo humano, de regadío o de cualquier otra naturaleza. Como se ha descrito anteriormente serán evacuadas a la red de saneamiento municipal para lo que se dispondrá de autorización.

✓ Aguas Subterráneas:

La afección sobre las aguas subterráneas está directamente relacionada con poblaciones de hábitat rural diseminado o fuera de ordenación que no suelen estar conectadas a la red de abastecimiento/saneamiento público; al no ser este el caso, y dado que la parcela dispone de red de saneamiento y abastecimientos (tan solo se tendrán que solicitar las acometidas) no se verán afectadas este tipo de aguas durante la fase de explotación.

Evidentemente, para poder hacer uso de estas redes, y realizar las acometidas se solicitará autorización al organismo competente, en este caso concreto a EMASA.

Durante la fase de construcción, podrían aparecer aguas subterráneas como consecuencia de la excavación que se realizará para enterrar los depósitos de doble pared de almacenamiento de combustible o el foso para enterrar el conjunto de equipos para depurar aguas contaminadas con



hidrocarburos. Este hecho no se puede considerar como afección a la calidad de los recursos hídricos subterráneos dado que es una excavación puntual y las aguas, en caso existir, no entrarían en contacto con ningún tipo de residuo, peligroso o no peligroso.

Resulta conveniente indicar, que si se generasen aguas de esta naturaleza no se les daría ningún tipo de uso, y que una vez colocados los depósitos el nivel freático no se vería afectado.

Para finalizar el apartado referente a las aguas cabe decir que no se generará ningún otro vertido líquido distinto a los descritos a continuación, ni durante la fase de construcción ni durante la fase de explotación.

Indicación de los procesos que generan aguas residuales y naturaleza de las mismas, en la fase de explotación:

- **Aseo y servicios:** No existen en la parcela, luego no se generan aguas fecales como tal.
- **Zonas de repostaje y descarga de Combustible (PPL, GNC-GNL y GLP), baldeos de la instalación:** En las operaciones de baldeo de la instalación, se generan aguas que pueden contener aceites y grasas procedentes de posibles derrames de combustible durante el repostaje, así como decantación de lodos procedentes de los vehículos que entran a la instalación.

En las zonas donde se realizan las operaciones de descarga de combustible o repostaje de vehículos pueden producirse derrames accidentales de hidrocarburos, estas zonas están independizadas del resto mediante rejillas perimetrales que recogen estos posibles derrames, así como las aguas del baldeo de limpieza de estas zonas.

Por su naturaleza serán aguas de origen químico y están catalogadas como residuos peligrosos.

- **Zona repostaje hidrógeno:** en la zona del container de hidrógeno con surtidor, no se emplean rejillas, puesto que este combustible no es de tipo fósil, y no puede derramarse al suelo provocando efectos sobre las aguas puesto que es más ligero que el aire. En caso de existir una pequeña fuga, al ser un gas más ligero que el aire, y encontrarse de forma natural en la atmósfera, tiende a elevarse y dispersarse rápidamente, puesto que el container se ubica en exterior. No obstante, debido a los riesgos de congelación que conlleva la manipulación del hidrógeno y a que es extremadamente explosivo, tanto los equipos de almacenamiento como el equipo surtidor cumplirán con la estricta normativa de almacenamiento y manipulación que le es de aplicación.



8.1.4.- Suelos.

Impactos al entorno causados por la presencia/vertido de residuos en la parcela donde se actúa, son referidos tanto a la fase de construcción como a la de explotación, dado que en las dos se pueden generar residuos sólidos o líquidos de distinta naturaleza (peligroso o no peligroso).

Fase de construcción:

Los residuos sólidos generados en la Fase de construcción de la instalación serán los procedentes del acondicionamiento de la parcela para el desarrollo de la actividad (movimiento de tierras, rellenos, nivelación, explanación, pavimentación entre otros):

- Hormigón.
- Maderas.
- Plásticos.
- Metales mezclados.
- Materiales construcción a base de yeso no contaminados con sustancias peligrosas.
- Papel y cartón.
- Otros RCD's mezclados que no contengan mercurio, PCB o sustancias peligrosas.
- Tierras y piedras.

Todos ellos se caracterizan por ser residuos de tipo no peligrosos.

A la hora de realizar el Proyecto de la instalación se realizará un **Plan de GESTIÓN DE RESIDUOS SEGÚN R.D. 105/2008**, que abarcará todos los residuos generados por las obras; a tales efectos se distinguirán los siguientes residuos:

a) Residuo de construcción y demolición: cualquier sustancia u objeto que, cumpliendo la definición de «Residuo» incluida en el artículo 3.a) de la 22/2011 de 28 Julio, se genere en una obra de construcción o demolición.

b) Residuo inerte: aquel residuo no peligroso que no experimenta transformaciones físicas, químicas o biológicas significativas, no es soluble ni combustible, ni reacciona física ni químicamente ni de ninguna otra manera, no es biodegradable, no afecta negativamente a otras materias con las cuales entra en contacto de forma que pueda dar lugar a contaminación del medio ambiente o perjudicar a la salud humana. La lixiviabilidad total, el contenido de contaminantes del residuo y la ecotoxicidad del lixiviado deberán ser insignificantes, y en particular no deberán suponer un riesgo para la calidad de las aguas superficiales o subterráneas

Los citados residuos pueden originar impactos en la población de carácter molesto a nivel visual o de obstáculo si alguno se dispersara al exterior de la parcela. Al mismo tiempo podrían generar accidentes a las personas o a los vehículos en caso de extravío de los mismos al exterior o por robo de alguno



de ellos. Las afecciones de estos tipos de residuos serían siempre de tipo físicas y no de tipos toxicológicas o peligrosas (desde el punto de vista químico o tóxico).

Fase de explotación:

Durante la fase de explotación se generarán los residuos que se detallan a continuación, del mismo modo se indican los procesos que los generan.

- **Residuos sólidos generados:**

- Se generan residuos sólidos de decantación generados por los arrastres en el baldeo de la zona de repostaje y carga de tanques de almacenamiento, que quedan depositados en el **DECANTADOR DE ARENAS Y SÓLIDOS VERTICAL, previo al separador de hidrocarburos**. En los planos del plan que acompaña a este documento se ubica el decantador, no obstante, los cálculos y justificación del mismo se realizarán en el Proyecto técnico.
- Materiales absorbentes utilizados para la recogida y limpieza de posibles derrames como papel o sepiolita (residuo de carácter peligroso).
- Guantes plástico y papel de limpieza utilizados en el repostaje de vehículos, residuos no peligrosos.
- Envases contaminados por sustancias peligrosas como consecuencia de la venta de aceite para motor de los vehículos, líquido de frenos, anticongelante, etc.
- Residuos asimilables a urbanos generados por los empleados (cartón, plásticos, papel, envases de bebidas, etc.). Estos son asimilables a urbanos y se dispondrán papeleras y contenedores para cada tipo de residuo.

- **Residuos líquidos generados:**

Los descritos en el punto anterior "Aguas".

Se analiza también la posibilidad de alteración de la calidad del suelo por deposición de material atmosférico, en este caso no es un factor a tener en cuenta dado que no se generan focos de emisión de partículas de ningún tipo. Las únicas partículas que podrían afectar a la atmósfera serán los COV (compuestos orgánicos volátiles), dichos compuestos no son susceptibles de depositarse en el suelo debido a que a temperatura ambiente siempre serán gaseosos e irán a la atmósfera.

8.1.5.- Vectores de Transmisión de enfermedades.



- Existencia de riesgo de contacto entre la población y aquellas especies animales capaces de transmitir patógenos, incluyendo parásitos como mosquitos, gusanos, garrapatas, roedores, etc.
- Estos animales suelen encontrarse en áreas abandonadas, humedales, vertederos y similares donde puedan encontrar alimento.
- Posibilidad de inducir la creación de nuevos ambientes que favorezcan la proliferación de vectores.
- Dado el tipo de actividad a desarrollar y las características de la misma no es aplicable desarrollar este tipo de impacto.

8.1.6.- Saneamiento y Reutilización.

Influencia en el saneamiento y depuración de las aguas del municipio. Influencia sobre el volumen y/o la composición de las aguas residuales del municipio. Tal y como se definirá en el apartado "MEDIDAS CORRECTORAS" no se verán afectadas las aguas de saneamiento del municipio debido a que previamente a su vertido a dicha red las aguas serán depuradas con equipo separador de hidrocarburos. Por consiguiente, no se afectará a la composición de las mismas, se cumplirán con los parámetros de vertido exigidos gracias al equipo depurador que se instalará.

Asimismo, el volumen de aguas que se evacuará a la red será despreciable en comparación con el de la población, además el agua será vertida paulatinamente a la red y solo en ocasiones puntuales, no existiendo un vertido continuo debido al tipo de actividad a implantar.

No existen sistemas de reutilización de aguas residuales depuradas por lo tanto no se afectará la calidad de ningún tipo de agua, ni de consumo, ni superficiales, ni subterráneas. Además, tampoco existen flujos de agua en forma de aerosol o en suspensión.

8.1.7.- Campos Electromagnéticos.

No aplicable por el tipo de instalación.

8.1.8.- Cambio Climático.

Como se ha dicho, en la actividad que conlleva el desarrollo del plan se producen Compuestos Orgánicos Volátiles (COV), los cuales cuando se mezclan con óxidos de nitrógeno (existentes en la atmósfera), reaccionan para formar ozono a nivel del suelo o troposférico, todo esto desde el punto de vista químico.



Los efectos sobre la salud de la exposición a ozono incluyen: irritación de ojos y vías respiratorias; astenia, cefaleas; alergias; disminución de la función pulmonar y lesiones al hígado, riñones, pulmones y sistema nervioso central. Los efectos sobre el medio ambiente incluyen la alteración de la función fotosintética de las plantas.

También participan activamente en numerosas reacciones, en la troposfera y en la estratosfera, contribuyendo a la formación del smog fotoquímico y al efecto invernadero.

Por lo descrito se concluye que este contaminante podría ocasionar incidencia sobre la capacidad de mitigación o adaptación al cambio climático.

El GNL/GNC no debe liberarse a la atmósfera en grandes cantidades, puesto que es un gas de efecto invernadero. La instalación que se introduce en la parcela y de la que es objeto el Plan Especial no libera ningún tipo de gas a la atmósfera, tan solo lo almacena para que vehículos a motor adaptados puedan emplearlo como combustible. Tanto la planta de GNL/GNC como los surtidores para suministrar el gas natural licuado o el comprimido cumplen con la estricta normativa europea y española para el almacenamiento y suministro de este tipo de productos, por lo que queda garantizado el proceso que se emplea en la ISC con estos productos.

El GLP o propano no es un gas de efecto invernadero, ya no contiene ningún químico de Clase I o II que reduzca el ozono. Además se degrada fácilmente con bacterias, por lo que no ocasiona bioconcentración en organismos acuáticos. El depósito en el que se almacena y el surtidor ubicado en la marquesina, cumplen la estricta normativa europea y española para el almacenamiento y suministro de este tipo de productos, por lo que queda garantizado el proceso que se emplea en la ISC con este producto.

La introducción de hidrógeno como combustible no afecta al cambio climático, puesto que este elemento se encuentra de forma natural en la naturaleza, y en la atmósfera. El único riesgo que presenta es que es altamente explosivo, pero al encontrarse en exterior y en un container que cumple con la normativa para almacenamiento y suministro de hidrógeno, este riesgo está controlado. Aún en el hipotético e improbable caso de una pequeña fuga ocasional, al pesar menos que el aire tendería a ascender y dispersarse por la atmósfera, sin producir ningún tipo de afección al clima.

8.1.9.- Seguridad Química.

Las estaciones de servicio son lugares donde se almacenan sustancias químicas peligrosas, como son los combustibles fósiles, que en este caso son del tipo PPL, GNL-GNC o GNL. En esta implantación concreta también se



plantea el almacenamiento de hidrógeno, que es una sustancia química que no procede del petróleo pero que es altamente explosiva. Posteriormente a su almacenamiento se procede a su comercialización mediante el repostaje de los vehículos. En este caso el concepto de peligrosidad viene referido tanto a peligrosidad toxicológica para la salud como peligrosidad química por riesgo de explosión.

Estos riesgos surgen cuando se produce una mala manipulación de estas sustancias o de los contenedores que las albergan, también se está expuesto a los riesgos descritos cuando se transportan estas mercancías. Por lo tanto, hay que disponer de instalaciones de seguridad y equipos de almacenamiento y manipulación adecuados al tipo de sustancia a manipular según la legislación vigente.

Cuando se vaya a realizar la instalación de los equipos, tuberías, depósitos y aparatos surtidores se pedirán todos los certificados correspondientes que aseguren la calidad y la seguridad de toda la instalación. Se dispondrá por tanto de los marcados CE de todos los equipos, esto asegura la seguridad química de la instalación que desarrolla el plan y por lo tanto la no afección a la salud o al medio ambiente.

En cuanto a las sustancias peligrosas que se manipulan en esta instalación son las siguientes:

- Gasóleos A.
- Gasolina sin plomo 95.
- GNL-GNC
- GLP
- Hidrógeno.
- AD-BLUE

A continuación, se describen los riesgos y posibles afecciones a la salud de las sustancias descritas:

Gasóleos:

- Peligros físico-químicos:

Combustible si se calienta por encima de su punto de inflamación.

- Peligros toxicológicos:

1. Inhalación:

La exposición repetida y prolongada a altas concentraciones de vapor causa irritación de las vías respiratorias y alteraciones del sistema nervioso central. En casos extremos puede dar lugar a neumonía química.

2. Ingestión:



Causa irritación en la garganta y estómago.

3. Aspiración

La aspiración de gasóleo a los pulmones puede producir daño pulmonar.

4. Contacto piel:

El contacto prolongado con la piel puede causar irritación o provocar dermatitis.

5. Contacto ojos:

El contacto con los ojos puede causar irritación si se produce a altas concentraciones.

6. Efectos tóxicos generales

Peligro de aspiración hacia los pulmones. Los efectos más comunes son irritación de las vías respiratorias, ojos y piel. Posibles efectos cancerígenos.

Gasolinas:

- Peligros físico-químicos:

Combustible si se calienta por encima de su punto de inflamación.

- Peligros toxicológicos:

1. *Inhalación:*

La exposición repetida y prolongada a altas concentraciones de vapor causa irritación de las vías respiratorias y alteraciones del sistema nervioso central. En casos extremos puede dar lugar a neumonía química.

2. *Ingestión:*

Causa irritación en la garganta y estómago.

3. *Aspiración:*

La aspiración de gasolina a los pulmones puede producir daño pulmonar.

4. *Contacto piel:*

El contacto prolongado con la piel puede causar irritación o provocar dermatitis.

5. *Contacto ojos:*

El contacto con los ojos puede causar irritación si se produce a altas concentraciones.

6. *Efectos tóxicos generales:*

Peligro de aspiración hacia los pulmones. Los efectos más comunes son irritación de las vías respiratorias, ojos y piel. Posibles efectos cancerígenos.

GNL/GNC (GAS NATURAL LICUADO/GAS NATURAL COMPRIMIDO):

- Peligros físico-químicos:



Gas extremadamente inflamable frente a calor, llamas, chispas y superficies calientes. Es incompatible con agentes oxidantes fuertes, halógenos, etc.

Es estable en condiciones normales de presión y temperatura.

- Peligros toxicológicos:

No es un gas tóxico.

1. Inhalación:

La respiración de altas concentraciones de vapor puede causar, mareos, dolor de cabeza, náuseas y pérdida de coordinación. Los asfixiantes desplazan el oxígeno en el aire y pueden causar síntomas de privación de oxígeno (asfixia).

2. Ingestión:

No hay datos disponibles. Al encontrarse en estado gaseoso no es posible su ingestión.

3. Aspiración

No hay datos disponibles. Al encontrarse en estado gaseoso no es posible su ingestión.

4. Contacto piel:

La irritación de la piel es poco probable.

5. Contacto ojos:

Esencialmente no irrita los ojos.

6. Efectos tóxicos generales

Como se ha dicho no es un gas tóxico, tan solo puede causar síntomas de privación de oxígeno (asfixia) si desplaza al mismo en ambientes cerrados. No es considerado como peligro mutagénico, ni existen datos disponibles de su carcinogenicidad.

No debe liberarse en grandes cantidades a la atmósfera puesto que es un gas de efecto invernadero.

GLP (PROPANO):

- Peligros físico-químicos:

Gas extremadamente inflamable (las mezclas gas/aire son explosivas) frente a calor, llamas, chispas y superficies calientes.

Pesa más que el aire, por lo que cuando se libera no se eleva como otros gases. No obstante, en ambientes abiertos y ventilados evitan que se concentre en proporciones que lleguen a ser explosivas.

Es estable en condiciones normales de presión y temperatura.



- Peligros toxicológicos:

No es un gas tóxico.

1. Inhalación:

La respiración de altas concentraciones de vapor puede causar, mareos, dolor de cabeza, náuseas y pérdida de coordinación. Los asfixiantes desplazan el oxígeno en el aire y pueden causar síntomas de privación de oxígeno (asfixia), pérdida de conocimiento.

2. Ingestión:

No hay datos disponibles. Al encontrarse en estado gaseoso no es posible su ingestión.

3. Aspiración

No hay datos disponibles. Al encontrarse en estado gaseoso no es posible su ingestión.

4. Contacto piel:

En contacto con líquido. Congelación

5. Contacto ojos:

En contacto con líquido. Congelación

6. Efectos tóxicos generales

Como se ha dicho no es un gas tóxico, tan solo puede causar síntomas de privación de oxígeno (asfixia) si desplaza al mismo en ambientes cerrados. No es considerado como peligro mutagénico, ni existen datos disponibles de su carcinogenicidad, puesto que no está clasificado como cancerígeno.

No tiene ningún efecto directo sobre el clima. El propano no contiene ningún químico de Clase I o II que reduzca el ozono. No se espera la bioconcentración en organismos acuáticos, puesto que se degrada fácilmente por bacterias. Cualquier efecto nocivo sobre plantas o animales es relacionado con ambientes deficientes de oxígeno.

HIDRÓGENO:

No es un gas tóxico.

- Peligros físico-químicos:

Gas extremadamente inflamable (las mezclas gas/aire son explosivas) frente a calor, llamas, chispas y superficies calientes.

Es más ligero que el aire, por lo que cuando se libera en ambientes abiertos se eleva y se dispersa por la atmósfera.

Es estable en condiciones normales de presión y temperatura.

- Peligros toxicológicos:



No es un gas tóxico.

1. Inhalación:

La respiración de altas concentraciones de vapor puede causar, mareos, dolor de cabeza, náuseas y pérdida de coordinación. Los asfixiantes desplazan el oxígeno en el aire y pueden causar síntomas de privación de oxígeno (asfixia), pérdida de conocimiento.

2. Ingestión:

No hay datos disponibles. Al encontrarse en estado gaseoso no es posible su ingestión.

3. Aspiración

No hay datos disponibles. Al encontrarse en estado gaseoso no es posible su aspiración

4. Contacto piel:

En contacto con líquido. Congelación

5. Contacto ojos:

En contacto con líquido. Congelación

6. Efectos tóxicos generales

Como se ha dicho no es un gas tóxico, tan solo puede causar síntomas de privación de oxígeno (asfixia) si desplaza al mismo en ambientes cerrados. No es considerado como peligro mutagénico, ni existen datos disponibles de su carcinogenicidad, puesto que no está clasificado como cancerígeno.

No tiene ningún efecto directo sobre el clima, puesto que este elemento está de forma natural en la atmósfera y no reduce el ozono.

AD-BLUE:

No es un combustible como tal, sino un aditivo compuesto por una solución acuosa de urea en un porcentaje aproximadamente del 32,5 %.

Se emplea en vehículos diésel para reducir las emisiones propias del gasóleo y así cumplir con los límites de contaminación de la normativa Euro 6. La urea se incorpora a los gases al salir del cilindro mediante un inyector, logrando así reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) causadas por los motores diésel, mediante un proceso denominado reducción catalítica selectiva (RCA). Al entrar en contacto el Adblue con los gases de escape, se produce una reacción química que hace que el agua que contiene el aditivo libere amoníaco, lo que termina transformando los óxidos de nitrógeno, en nitrógeno libre y vapor de agua, una mezcla mucho menos nociva.

- Peligros físico-químicos:

AdBlue es la denominación comercial de una solución acuosa de urea en un porcentaje de aproximadamente el 32,5%. La urea es un compuesto



químico presente, que no presenta ningún riesgo especial, aparte de ser corrosivo.

- Peligros toxicológicos:

No es tóxico, solo corrosivo. No tiene efectos sobre los humanos o el medio ambiente.

En cuanto al transporte de los combustibles hasta la instalación en los camiones cisterna corresponde a la empresa suministradora el mantener las medidas adecuadas en cuanto a seguridad para el transporte de mercancías peligrosas, no obstante, queda suficientemente justificado que cumplen con la normativa dado que dicha empresa suministradora para obtener la autorización de transporte de mercancías peligrosas necesita cumplir con todos los estándares y normativas vigentes de aplicación.

Además, el grupo logístico que suministra los combustibles antes de cargar los camiones cisterna verificará que tienen todas las autorizaciones en regla y cumplen con las medidas de seguridad.

8.1.10.- Agentes Biológicos.

No aplicable por el tipo de instalación que se proyecta. No existen focos de agua pulverizada o en aerosol dentro de la instalación de suministro de carburantes. Toda el agua que se va a emplear en la instalación procede de la red municipal y es agua potable por lo que no existen riesgos biológicos.

No procede la Cuantificación de los Efectos Ambientales previstos, ya que los mismos, y en concreto las medidas para corregirlos se definirán en el proyecto técnico.

9. LOS EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.

No se prevén efectos sobre los planes sectoriales y territoriales, ya que el plan especial objeto de este documento ambiental estratégico, limita su ámbito de afección a una única parcela urbana, perfectamente delimitada.

Como se describe en los apartados posteriores, los efectos ambientales previsibles son la mayoría "no significativos", y para los que sí son "significativos" se plantan medidas correctivas y un seguimiento de las mismas que hacen que no exista ningún efecto sobre el entorno.



10. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.

Como se ha dicho en el apartado 1.3 de este documento, el Plan Especial desarrolla determinaciones del PGOU de Málaga de 2011 que cuenta con aprobación definitiva de julio de 2011, pero que tuvo su tramitación ambiental con la Ley 7/1994 de 18 de mayo, de Protección Ambiental de Andalucía; por lo que no puede considerarse que cuente con Evaluación Ambiental Estratégica. Por lo tanto el P.E. no puede acogerse al artículo 40.4.b) sino al 40.3.c) por lo que deberá someterse a Evaluación ambiental Estratégica según lo establecido en la Ley 7/2007 de 9 de julio.

11. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA CONTEMPLADA.

Como se ha expuesto y motivado en el apartado 5.2.1 de este documento, en la alternativa 1, la instalación para el suministro de carburantes PPL, GNL/GNC, GLP e Hidrógeno para vehículos (venta a público), y el cumplimiento del plan en el cual se desarrolla, garantizan la solución técnica y medioambiental más viable y favorable, además de la más funcional; ya que a la hora de elaborar el mismo se ha tenido en cuenta el cumplimiento de los parámetros y normativas exigidas tanto técnicas, como medioambientales, sobre la salud, y de funcionamiento.

12. LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA.

12.1. Justificación de las valoraciones de los impactos de los Factores Ambientales:

A. AIRE AMBIENTE.

El resultado de la valoración de este posible impacto ha resultado **significativo**, esto es así por dos motivos:

- En la fase de limpieza de parcela y construcción se pueden producir partículas en suspensión, pero el efecto será de poca envergadura dado la escasa duración de las obras, el espacio que ocupan y las medidas correctoras que se definirán más adelante.

No obstante, existe la probabilidad de que se produzca, por lo que la intensidad se califica como media. Por último, la permanencia será muy baja, ya que como se ha descrito las obras serán de corta duración.



- En la fase de explotación, desde el punto de vista de la contaminación por COV, hay que decir que igual que en el caso de las partículas en suspensión (polvo) de la fase de construcción, es un efecto probable y de intensidad media sino se aplicaran medidas protectoras y correctoras. No obstante, debido a las medidas correctoras que se aplican en este tipo de instalaciones y que se definen posteriormente, desde el punto de vista de la permanencia ésta será baja, ya que la generación de estos contaminantes será mínimas y no perdurables en el tiempo.

Los COV son los únicos compuestos que pueden tener un efecto negativo, los demás gases que se almacenan en la ISC y que son el GNL/GNC, GLP e Hidrógeno, no son gases tóxicos en sí, tan solo pueden producir efectos negativos (asfixia) si desplazan al aire. No obstante, puesto que todas las instalaciones están ubicadas en espacios abiertos y al exterior, es imposible que se produzca acumulación de los mismos, primero por los sistemas de seguridad que se cumplen en su almacenamiento y suministro, y segundo porque en el caso de que hubiera la más mínima fuga, ésta se dispersaría rápidamente evitando que se produjeran concentraciones peligrosas que provocaran falta de oxígeno.

El Ad-Blue no es tóxico para las personas, tan solo es corrosivo (afecta a los metales).

B. RUIDO Y VIBRACIONES.

Se ha valorado como **significativo** debido a que si la actividad, equipos y construcción no dispusieran de las medidas protectoras y correctoras que se aplicarán en la instalación (según los fabricantes o los técnicos) podría afectar negativamente a la población por la generación de ruidos por encima de los decibelios permitidos por legislación.

El análisis de dicho factor se realizará mediante el correspondiente “ESTUDIO ACÚSTICO PARA INSTALACIÓN DE SUMINISTRO DE CARBURANTES A VEHÍCULOS)” que se realizará a la hora de elaborar el proyecto de la Instalación. Para ello, previamente se debe aprobar el Plan Especial, cuyo borrador se adjunta con este proyecto.

C. AGUAS.

Se ha valorado como **factor no significativo** porque no se provoca afección sobre ninguno de los tipos de aguas estudiados (consumo, superficiales o subterráneas).

Esto es así por dos motivos:

1. Se obtendrá autorización para consumir agua de la red (potable). La parcela cuenta con red de abastecimiento en las inmediaciones, por lo que solo se deberá solicitar acometida a la empresa concesionaria. La



actividad se encuentra dentro del suelo urbano consolidado de la ciudad y dentro del área de cobertura de la empresa municipal de aguas EMASA. El consumo de agua requerido por la parcela se contempla dentro de los que aparecen en el PGOU de Málaga aprobado en el año 2011, con informe preceptivo y favorable de la administración hidráulica andaluza, por lo que la demanda de agua necesaria para el desarrollo del Plan Especial deberá atenderse ya que se engloba dentro del volumen asignado al municipio de Málaga en el Plan Hidrológico de Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas, no siendo necesarias la solicitud de nuevos recursos.

2. Se ejecutará una instalación de recogida separativa de las aguas fecales, las hidrocarburadas y las pluviales. Irán conectadas a la red de saneamiento del municipio. La parcela cuenta con red de saneamiento separativo en las inmediaciones, por lo que solo se deberá solicitar acometida a la empresa concesionaria que en este caso es EMASA.

Además, para las aguas hidrocarburadas se instalará un separador de hidrocarburos con un equipo de decantación de lodos previo; todo esto para hacerlas asimilables a las fecales y poder verterlas a la citada red de saneamiento. Dicho equipo se define en apartados posteriores, aunque su cálculo se realizará con el proyecto técnico.

Por lo justificado se ha valorado como no significativo, dado que no se afectará ningún tipo de masa de agua.

D. SUELOS.

Este factor se ha valorado como **no significativo**, ya que no cambia el estado inicial del suelo, tan solo se interviene a la hora de la construcción con las excavaciones para ubicar depósitos y cimentaciones.

Durante la fase de construcción sería donde existe mayor riesgo de afección a la población debido a la posible dispersión de los materiales de construcción o residuos generados por los movimientos de tierras y excavaciones.

No obstante, a la hora de redactar el proyecto técnico se realizará *“Plan de Gestión de Residuos según R.D. 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción demolición”*. En dicho documento se hará una estimación de la cantidad de RCD's generados en la obra, las medidas para la prevención de residuos en la obra, prescripciones técnicas en relación con el almacenamiento, manejo y separación de los RCD's en la obra, así como una valoración del coste de la gestión de estos residuos.



Este *Plan de GESTIÓN DE RESIDUOS* se seguirá durante la ejecución de las obras para evitar la mala gestión de estos residuos, que serán entregados a un gestor final autorizado.

En la fase de explotación, los residuos sólidos que se generarán, descritos en el apartado de identificación de impactos (lodos, absorbentes contaminados, envases contaminados, papeles, etc.) no generarán afección sobre la población (tampoco sobre el medio ambiente) debido a las medidas protectoras proyectadas y que se llevarán a cabo durante la ejecución del proyecto (tales como contenedores de almacenamiento de residuos y decantador previo al separador de hidrocarburos). Éstas serán descritas en el apartado correspondiente "*MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS*".

Así mismo, se justifica la no afección por contaminación mediante residuos líquidos del medio edáfico y la no afección de las aguas, por medio de la existencia de una red de recogida y tratamiento de aguas residuales, que posteriormente se canaliza hasta la red municipal de saneamiento, para lo cual se dispondrá de la correspondiente autorización. Previamente a su vertido serán depuradas pasando por un separador de hidrocarburos.

En el caso de los combustibles GNL/GNC hay que decir que se trata de gases que pesan menos que el aire, por lo que nunca se depositarían en el suelo y menos llegarían a contaminarlo. Su almacenamiento y suministro cumple con estrictas normativa que hacen prácticamente imposible su vertido, pero aún en el hipotético caso de que se produjera una pequeña fuga, se elevarían dispersándose en la atmósfera, no dando lugar a contaminación del suelo.

En el caso de los combustibles GLP hay que decir que se trata de un gas que es más pesado que el aire pero que se degrada con la intervención de bacterias, por lo que no se considera un contaminante para el medio ambiente. Su almacenamiento y suministro cumple con estrictas normativas que hacen prácticamente imposible su vertido, pero aún en el hipotético caso de que se produjera una pequeña fuga, se seguiría el procedimiento de seguridad establecido.

En el caso del Hidrógeno hay que decir que se trata de un combustible no fósil que pesa menos que el aire, por lo que nunca se depositarían en el suelo y menos llegarían a contaminarlo. Su almacenamiento y suministro cumple con estrictas normativas que hacen prácticamente imposible su vertido, pero aún en el hipotético caso de que se produjera una pequeña fuga, se elevarían dispersándose en la atmósfera, no dando lugar a contaminación del suelo.



Tanto el GNL/GNC, como el GLP y el Hidrógeno son gases no tóxicos, cuyo único inconveniente es que pueden provocar asfixia en ambientes cerrados al desplazar el aire respirable. En nuestro caso esta posibilidad es inexistente puesto que todas las instalaciones están al aire y en espacios abiertos. El mayor problema de la fuga de estos gases es que a partir de ciertas concentraciones son extremadamente inflamables en presencia de oxígeno; por ello su almacenamiento y distribución por medio de surtidores cumple con estrictas medidas impuestas por las normativas que le son de aplicación a dichas instalaciones. Todas se justificarán convenientemente en el proyecto técnico que se realizará una vez se apruebe el plan especial.

Por último decir que todos los combustibles a almacenar son perfectamente estables en las condiciones de presión y temperatura que tienen establecidos por normativa.

E. SANEAMIENTO Y REUTILIZACIÓN.

Con respecto a la valoración de este factor se ha determinado como **no significativo** porque, aunque resulta razonable esperar que se vaya a producir una modificación en este determinante, por el vertido de aguas residuales a la red municipal, es no significativo dado que no se da la concurrencia de factores adicionales que hagan que se modifique dicho factor.

Dicho de otro modo, como las aguas vertidas son depuradas previamente, la composición de las mismas es asimilable a la que discurren por la red de saneamiento y por lo tanto no será modificada.

F. CAMBIO CLIMÁTICO.

El resultado de la valoración ha resultado **no significativo** por tres motivos:

1. La actividad no generará un volumen/concentración suficiente de contaminantes como para afectar al cambio climático, es decir, la actividad no tiene suficiente envergadura como para ser un factor influyente. No obstante, podría afectar a la población más cercana a la actuación, tal y como se describe en el apartado "Aire Ambiente". Por lo cual se describen medidas correctoras.
2. Los compuestos orgánicos volátiles (COV) que se generan como consecuencia de los procedimientos descritos en el apartado de identificación de impactos, serán de escasa entidad debido a que se aplicarán medidas correctoras exigidas en el Real Decreto 455/2012, por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio. Es decir, recuperación de vapores de gasolina fase I y II, que serán descritas más adelante.



3. Aunque el GNL/ GNC es un gas de efecto invernadero, el almacenamiento del mismo en la planta, y su suministro a vehículos cumple con todas las prescripciones de seguridad de la normativa vigente para evitar su liberación accidental a la atmósfera. No hay que olvidar que la posibilidad de liberación de este gas en la instalación es prácticamente nula, y su utilización como combustible es claramente favorable para el Medio Ambiente, puesto que los vehículos que utilizan el gas natural como combustible producen de media un 20-45% menos de "smog" y alrededor de un 5- 9% menos de gases de efecto invernadero.

Por lo tanto, no se produce una modificación en este factor determinante dado que no se da la concurrencia de otros adicionales que hagan que se modifique dicho factor.

G. SEGURIDAD QUÍMICA.

El resultado de la valoración ha sido **no significativo** dado que la instalación cumplirá con todas las medidas de seguridad frente a seguridad química en la manipulación de sustancias peligrosas, tanto a nivel de tuberías, como surtidores y depósito de almacenamiento. Además, cumplirán con la legislación de atmósferas explosivas.

En este apartado, una vez analizados todos los factores que pueden afectar a la población se justifica el impacto no significativo para la población de los impactos ambientales analizados. Siempre teniendo en cuenta que por la escasa envergadura de la actividad es muy improbable que no se vea afectada la población.

12.1. Definición de la Medidas Protectoras y Correctoras de los Impactos de los Factores Ambientales:

A. AIRE AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO, SEGURIDAD QUÍMICA Y GRANDES ACCIDENTES.

✓ Medidas protectoras y correctoras en la Fase de Construcción:

- Generación de partículas en suspensión y polvo.

La ejecución de la limpieza y movimientos de tierra en la parcela (apertura para cimentaciones, etc) y ejecución de las obras de pavimentado e instalaciones se llevara a cabo en un corto periodo de tiempo, no más de 6 meses. Esta medida favorece a la no generación de polvo, ruido y vibraciones, ya que perdurará lo mínimo en el tiempo. También hay que decir que en las inmediaciones de la parcela no existen viviendas, tan solo edificaciones de tipo industrial o similar.



En lo referente a emisiones de polvos procedentes de los trabajos de excavación y movimientos de tierras, y ejecución de obras de pavimentación, se mantendrá un control de humedad adecuado, mediante riegos y baldeos periódicos, lo que minimizará este tipo de afección. Siempre que se detecte a simple vista que la generación de polvo pueda ser molesta se efectuarán riegos de las zonas afectas, minimizando al máximo posible la generación de partículas en suspensión. Se realizarán con un camión cisterna o maquinaria adecuada para tal fin.

Asimismo, los vehículos de transporte de los materiales inertes procedentes de las excavaciones y movimientos de tierras contarán, en todos los casos, con su correspondiente cubierta (lona o similar) y cajas de carga estancas y en perfecto estado al objeto de evitar la dispersión de material en los viales de circulación y por lo tanto la afección a la ciudadanía.

Del mismo modo se limitará la velocidad de tránsito en el interior de la obra de estos vehículos a 10-15 km/h, para evitar el levantamiento de partículas en suspensión. Se evitará la generación de turbulencias que levantarían las partículas del suelo.

En última instancia y por si fallaran todas las medidas descritas y por lo tanto se generase tal cantidad de polvo y partículas que afectara a los trabajadores y ciudadanos, estará establecido que las obras deben pararse hasta que dichos contaminantes desaparecieran.

Con estas medidas correctoras se conseguirá que las partículas en suspensión que se puedan generar queden totalmente confinadas en la instalación, no afectando a la población existente en el radio de principal influencia.

- Seguridad química y grandes accidentes.

Las tuberías previstas para comunicar la arqueta de descarga de combustible con los depósitos (Tuberías de descarga) así como éstos con los aparatos surtidores (Tubería de Aspiración), las ventilaciones (Tubería de ventilación) y las tuberías de recuperación de Vapores (Fase I como en Fase II), serán de polietileno de alta densidad PE80 SDR 11, con un revestimiento interior de 0.5 mm de espesor de material termoplástico a base de polibutileno terephthalate, PBT, que actúa como barrera impermeable a los hidrocarburos. Todo esto quedará perfectamente definido en el proyecto técnico, una vez se apruebe definitivamente el plan.

Los diámetros de las tuberías serán los siguientes:

- Tuberías de carga diámetro 4".



- Tuberías de aspiración de diámetro 2" .
- Tuberías de ventilación de diámetro 2" .
- Tuberías de recuperación de vapores 2"

TUBERÍAS DE CARGA TANQUE:

La carga o llenado de los tanques enterrados se realizará por gravedad, la tubería de conexión entre la boca de llenado y el tanque tendrá una pendiente mínima de, al menos, el 1% hacia el tanque.

Se proyecta de **dobles paredes en 4"** (pudiendo ser de simple pared), la tubería interior es de polietileno de alta densidad PE80 SDR 11, con un revestimiento interior de 0.5 mm de espesor de material termoplástico a base de polibutileno terephthalate (PBT) que actúa como barrera impermeable a los hidrocarburos. En el extremo de las tuberías de carga se colocarán mediante un colector una arqueta antiderrame con accesorios para cargas normalizadas y de diámetro 4" dotadas con dispositivo de seguridad que impida la comunicación con el exterior. La pendiente hacia el tanque será como mínimo del 2%.

Se dispondrá de un dispositivo de seguridad que interrumpa el llenado cuando se alcance el nivel máximo de llenado del tanque. Este dispositivo será conforme a la norma UNE-EN 13616 en su versión vigente a la puesta en marcha de la instalación.

TUBERÍAS DE ASPIRACIÓN.

Son las tuberías que comunican el tanque de almacenamiento con los aparatos surtidores al ser de aspiración, se proyectan de **dobles paredes en 2"**. La tubería interior es de polietileno de alta densidad PE80 SDR 11, con un revestimiento interior de 0.5 mm de espesor de material termoplástico a base de polibutileno terephthalate, PBT, que actúa como barrera impermeable a los hidrocarburos. Las tuberías de aspiración acabarán en uno de sus extremos (interior en tanque) en boca achaflanada; esta altura será al menos de 13 cm, dando a toda la tubería una pendiente que como mínimo será del 1% en dirección al tanque, no permitiéndose sifones o puntos bajos en todo su recorrido.

Con el fin de evitar el vaciado de la tubería hasta el equipo surtidor, dispondrá de una válvula de retención anti-retorno instalada a la entrada del surtidor o equipo de suministro con el fin de evitar, en caso de fuga en la línea, que el producto pueda contaminar el terreno.

TUBERÍAS DE VENTILACIÓN.

Serán de simple pared, de polietileno de alta densidad PE80 SDR 11, con un revestimiento interior de 0.5 mm de espesor de material termoplástico a base de polibutileno terephthalate, PBT, que actúa como barrera impermeable a los hidrocarburos en su tramo enterrado. Las



tuberías de ventilación acceden al aire libre tal y como se definirá en el plano de "Instalación Mecánica" del proyecto técnico que se redacte. Terminan en una doble T con tela metálica cortafuegos, que estará situada como mínimo a 3,50 ml, de la cota final del pavimento. Tienen un diámetro de 2" y una pendiente mínima del 1% en dirección al depósito. Si disponen de válvula de cierre se abrirá de forma automática cuando la presión sea superior a 80 mbar o el vacío inferior a 5 mbar. En su tramo aéreo, es decir, por el que se presenta en vertical sobre el nivel de la rasante será de ACERO en 2" DIN 2440 con una capa de protección a la corrosión mediante galvanizado.

El montaje de accesorios, se hará de forma que permita el desmontaje del equipo, válvulas, etc., de la instalación sin necesidad de desmontar la tapa del tanque ni realizar obras en la arqueta.

Los cambios de diámetro se harán mediante conos reductores y los cambios de dirección mediante accesorios normalizados. Sólo pueden doblarse, en casos excepcionales, las tuberías de menos de 2" evitando deformaciones, en la arqueta.

Los venteos del tanque de PPL, se elevarán dos metros por encima de la marquesina.

Controles y pruebas de tuberías.

La instalación de tuberías será sometida a los controles y pruebas previstos en el punto 7.1.3.2 de la MI IP-04. 7.1.3.2.1 De resistencia y estanqueidad. Todo esto quedará perfectamente definido en el proyecto técnico, una vez se apruebe definitivamente el plan.

Antes de enterrar las tuberías, se someterán a una presión manométrica de prueba de 2 bares durante una hora. Se controlarán, que las protecciones mecánicas de las mismas tienen continuidad y no se aprecien desperfectos visuales, y se comprobará que las tuberías están instaladas con pendiente continua hacia el tanque de al menos 1%.

Después de enterrar las tuberías, se someterán a una prueba de estanqueidad de 1,1 veces la presión máxima de servicio. La prueba será certificada por el instalador habilitado P.P.L. que la ejecute, la que se hará constar en el libro de revisiones, pruebas e inspecciones, cuando este sea obligatorio.

Durante la prueba de resistencia y estanqueidad se comprobará la ausencia de fugas en las uniones, soldaduras, juntas y racores mediante la aplicación de productos especiales destinados a este fin.

TUBERÍAS DE RECUPERACIÓN DE VAPORES. GASES PPL (COV)

Serán de simple pared, de polietileno de alta densidad PE80 SDR 11, con un revestimiento interior de 0.5 mm de espesor de material termoplástico a

base de polibutileno terephthalate, PBT, que actúa como barrera impermeable a los hidrocarburos en su tramo enterrado. Tienen un diámetro de 2".

Con esta instalación se asegura la estanqueidad en todo el proceso de llenado y distribución de combustible. De este modo no se contaminará el suelo, o las aguas subterráneas, por consiguiente no se afectará a la salud ni existirá riesgo de producirse un gran accidente derivado de una fuga de combustible.

✓ **Medidas protectoras y correctoras Fase de explotación:**

Como se ha indicado anteriormente por el tipo de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) resultantes del almacenamiento y distribución de gasolina y gasóleos comercializados en la instalación, resulta necesario aplicar medidas protectoras y correctoras en la instalación. Las mismas se reflejarán en el Proyecto Técnico y a continuación se realiza una descripción o resumen de las mismas:

1. Descarga de combustible:

Se describe como se realiza esta operación, que será común para todos los combustibles descargados. La zona de descarga agrupa las bocas de alimentación de todos combustibles.

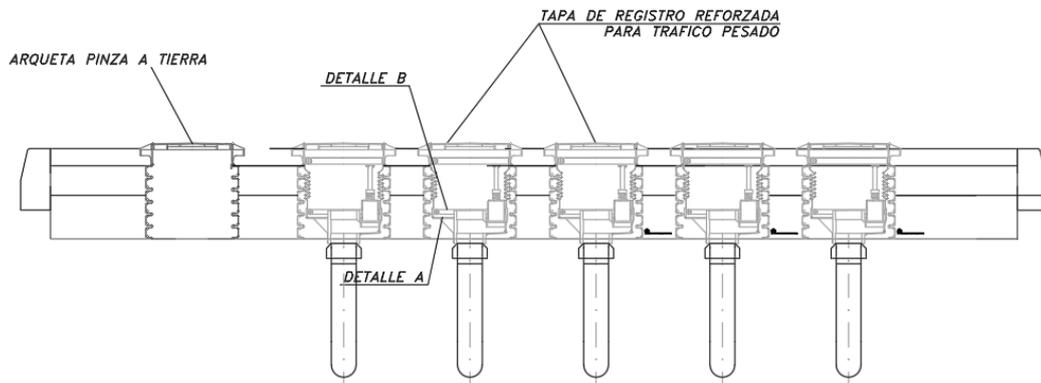
Dicha zona cumplirá con las siguientes medidas de seguridad:

- Las bocas de descarga de combustible estarán ubicadas sobre arquetas anti-derrame (ver imagen siguiente) que permitirán la recuperación de los posibles derrames de combustible que accidentalmente se puedan producir en las descargas.

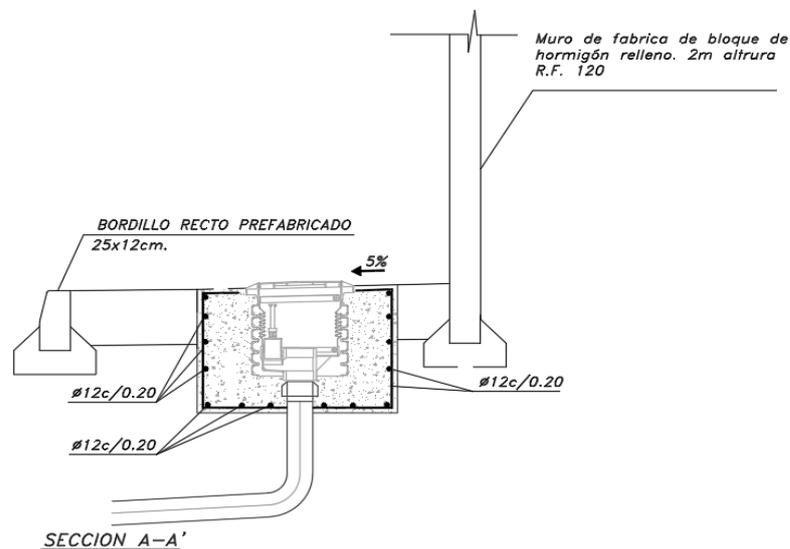


Imagen: Arqueta anti-derrame.

- Arqueta con pinza de puesta a tierra anti-derivaciones eléctricas.
- Tapas de las bocas anti-impactos.



SECCION CONSTRUCTIVA DE LA ISLETA DE DESCARGA



Imágenes: Detalles Isletas de Descarga.

- Tapa de seguridad contra vandalismo fabricada de chapa galvanizada y con candado de seguridad o similar.
- Boca de conexión de manguera de combustible tipo VK 110 mm de conexión rápida y estanca.
- Canalización de recogida de derrames y de aguas de esa zona.
- ***Tubos de venteo y colector aéreo de recogida de vapores (Fase I)***

La operación de descarga de combustible consiste en la transferencia de las sustancias descritas (combustibles), al depósito de almacenamiento enterrado en la instalación. Esta operación siempre se desarrollará en la zona definida anteriormente, delimitada por el perímetro de recogida de derrames de forma que cumple con todas las medidas de seguridad



disponibles actualmente. Además, durante la descarga se desplegarán conos de delimitación de esta operación y quedará totalmente prohibido fumar.

El depósito de almacenamiento de combustible será de doble pared homologado y con sistema de detección de fugas. Se dispondrá, una vez instalado, de su certificado de instalación y el marcado CE del mismo.

De conformidad con la composición de los gasóleos y gasolina según el Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo, se está obligado a la recuperación de gases (COV) durante la operación de descarga de combustibles y a partir de 2018 también en la operación de repostaje, es decir, en los aparatos surtidores.

Dicha operación de recuperación de gases se llevará a cabo, ya que la instalación dispondrá de colector enterrado de recuperación de vapores, que se almacenarán en el camión cisterna. Dicha recuperación vendrá descrita en los planos de proyecto técnico

Del mismo modo se ejecutará la recuperación de vapores de los surtidores (fase II); dicha operación quedará descrita también en el proyecto.

Descripción de la recuperación de vapores fase I y II.

La Instalación de suministro como se ha indicado anteriormente, estará dotada de instalaciones que permitan la de recuperación de vapores en sus Fase I y II, reduciendo así la emisión de compuestos volátiles (COV) resultantes del almacenamiento y distribución de gasolina y gasóleos comercializados en la instalación.

Los sistemas de recuperación de vapores a instalar serán:

Recuperación de Vapores en Fase I: Su función es recoger los vapores originados en la descarga del camión cisterna de la gasolina (SP-95), no siendo necesario para la descarga del Gasóleo según normativa. Para esto se dispone de un accesorio (colector) adosado a la tubería de ventilación del depósito de SP/95 (en este caso), sobre el que se acopla una manguera que conectada al propio camión cisterna, hace que estos sean recogidos en la misma cisterna, evitando así que emanen a la atmósfera.

Recuperación de Vapores Fase II: Su función es la de recoger los gases de la gasolina desprendidos del depósito de combustible de un vehículo de motor durante el repostaje, transfiriendo esos vapores al depósito de almacenamiento de la gasolina, al objeto de evitar peligros al medio ambiente y a la salud pública. Con este fin se instalará un colector que une los aparatos surtidores con la boca de hombre de del tanque de Gasolina en este caso (SP-95). Así los vapores producidos durante el suministro de combustible, serán enviados al tanque, desde el que serán retirados

posteriormente, mediante el sistema de Fase I anteriormente descrito. Ver imagen.

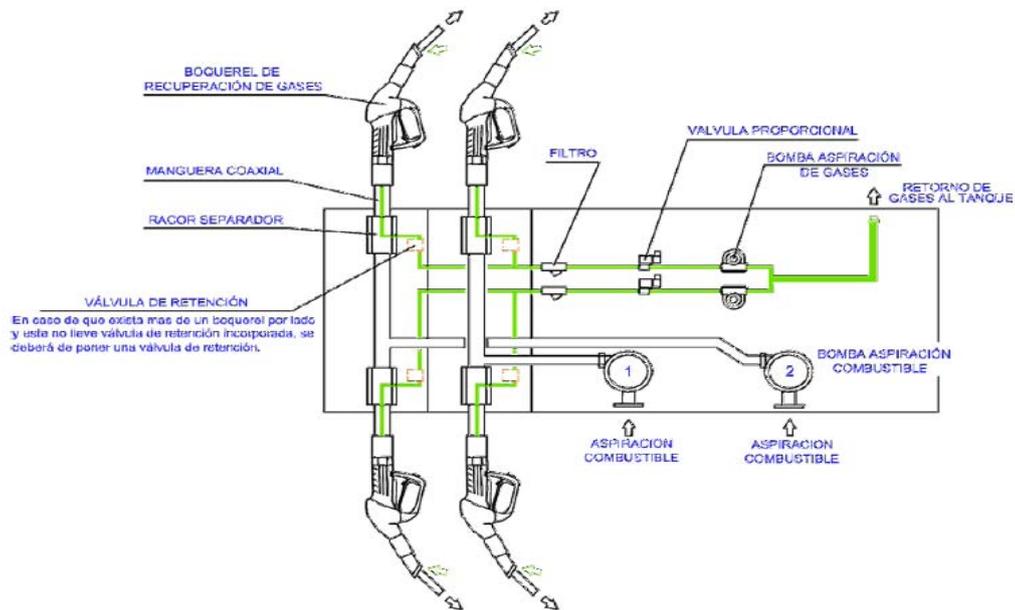


Imagen: Recuperación de Vapores en Fase II.

En los planos del proyecto técnico se describirán las características y elementos que componen ambos sistemas de recuperación de vapores.

Como elementos de Seguridad y Repercusiones sobre el entorno se instalarán tuberías de ventilación de los tanques que emergerán 3.5 m por encima del pavimento terminado y llevarán en sus extremos cortafuegos para evitar incendios (ver fotos anteriores).

Se dispondrá de dispositivos de toma de tierra para garantizar la eliminación de electricidad estática durante las descargas del camión cisterna y en las distintas partes de la estación de Servicio que puedan estar en contacto con las personas.

El tanque que se enterrará además de ser de doble pared tendrá control de existencias mediante varilla calibrada de medición facilitada por el fabricante y además estará provisto de instalación de sondas que servirán para mandar información a un ordenador (consola) que nos indicará en cada instante el nivel de combustible en los depósitos.

El control de fugas del tanque se realiza conectando la cámara intersticial de los tanques con la consola de forma neumática, es decir, mediante un conducto a presión (con la misma presión de la cámara intersticial) que trasmite cualquier pérdida de presión en la misma. Si la presión alcanza la presión umbral, hace que salte la alarma sonora y visual.



El sistema tendrá también un pequeño compresor que permite mantener una presión en la cámara intersticio y en todo el sistema. Con esta función, tenemos la posibilidad de distinguir cuando es una fuga y cuando es una falsa alarma.

Además de todo esto las tuberías de conducción cumplirán con la normativa para el traslado de combustibles, tal y como quedará justificado en los certificados que emitirá el fabricante una vez instaladas.

Los aparatos surtidores estarán protegidos anti-golpes y anti-incendios y explosiones, colocados sobre isletas. Se definirá en el proyecto técnico.

Todos los depósitos tanto enterrados, como en superficie, con productos PPL y GLP (enterrados) o GNL/GNC e Hidrógeno (en superficie) cumplen con todas las normativas de seguridad existentes, para evitar cualquier tipo de riesgo que afecte a la seguridad de las personas y del Medio Ambiente. Se cumplen las estrictas normas de almacenamiento y Contra-Incendios, que se justificarán convenientemente en el proyecto técnico de las instalaciones. Estos combustibles son gases "No tóxicos", cuya principal afección al ser humano, animales o plantas, se origina en ambientes cerrados y no ventilados donde su acumulación puede desplazar el aire provocando síntomas relacionados con la "asfixia" y en casos muy graves incluso la muerte; en las instalaciones planteadas la posibilidad de fuga es prácticamente imposible por las medidas de seguridad, pero aunque se diera jamás sería posible la acumulación puesto que son instalaciones en espacios abiertos y en exterior.

El mayor problema de las instalaciones que almacenan productos PPL, GNL/GNC, GPL e Hidrógeno es el riesgo de explosión, por lo que deberán cumplir con la normativa específica para evitar la posibilidad de riesgo de explosión y contar con las instalaciones de seguridad y contraincendios que le sean de aplicación. Dichos aspectos se justificarán exhaustivamente en el proyecto técnico de las instalaciones.

En este documento se ha entrado a describir los procedimientos para recuperar los COV de la gasolina, porque es algo que afecta a la seguridad de las personas y el Medio Ambiente ya son gases que producen de forma irremediable en las operaciones de descarga de la gasolina y en las de repostaje de los vehículos.

Por todas las medidas aplicadas se puede afirmar que no se generará impacto sobre la salud de las personas, el cambio climático y se garantiza la seguridad en la manipulación de sustancias peligrosas, tal y como se definió en el análisis descrito anteriormente.



B. AGUAS, SUELO Y SANEAMIENTO, Y REUTILIZACIÓN.

Las medidas de seguridad tomadas para estos medios, aparte de la solicitud de abastecimiento de agua de la red del municipio y de vertido a la red de saneamiento que serán solicitadas a la empresa EMASA, ha sido la ejecución de una red de recogida de aguas interior separativa para fecales, hidrocarburadas y pluviales (en el último plano del borrador del plan especial se adjunta esquema del mismo).

La instalación de un sistema de depuración de aguas hidrocarburadas consistente en un decantador de lodos, un separador de hidrocarburos y una arqueta de toma de muestras. Una vez tratadas estas aguas se unen a la red de fecales dado que son asimilables a las mismas, y así se asegura la total estanqueidad del circuito. Todo ello se definirá en detalle en el proyecto técnico.

A continuación, se describe el diseño del equipo depurador.

1. Cálculo de Caudales.

El Agua hidrocarburadas puede contener hidrocarburos orgánicos o minerales.

Origen: baldeo de la superficie cubierta de la I.S.C. (zona de repostaje de vehículos) y zona de descarga de combustible.

Con el cálculo de los caudales previstos de aguas hidrocarburadas se determinará cuál debe ser la talla nominal del equipo de tratamiento de las aguas hidrocarburadas. Este caudal se calculará en el proyecto técnico empleando la Norma Europea 858-2: "Separador System for Light Liquids").

2. Elección del equipo separador de hidrocarburos.

En función del caudal que se obtenga en los cálculos del proyecto técnico se optará por un Separador de Hidrocarburos.

3. Dimensionamiento del equipo decantador de sólidos.

Es recomendable y por lo tanto se instalará, previo al separador de hidrocarburos de un decantador de sólidos.

Para el dimensionamiento del decantador de lodos se partirá de la norma DIN 1999 y en UNE-EN 858-2, que indica la ecuación a utilizar para calcular el volumen mínimo del colector (decantador de lodos)



dependiendo de la cantidad de lodo prevista, que en este caso en particular se prevé una cantidad de lodos **“media/baja”** ya que es una estación de suministro de carburantes a vehículos sin lavados.

4. Descripción y características técnicas de los equipos.

- DECANTADOR DE ARENAS Y SÓLIDOS VERTICAL:

Función:

- Separación de arenas y sólidos pesados del agua por gravedad, anterior al separador de hidrocarburos.

- SEPARADOR DE HIDROCARBUROS CLASE I POR COALESCENCIA, 1 CÁMARA DE SEPARACIÓN, OBTURADOR AUTOMÁTICO Y FILTRO OLEÓFILO.

Funciones:

- Separación de aceites y grasas de naturaleza mineral e hidrocarburos del agua.
- Separación por diferencia de densidad y coalescencia. No separa aceites e hidrocarburos emulsionados.

- ARQUETA DE TOMA DE MUESTRAS:

Función:

- Para inspección y control del vertido a la salida de los sistemas de depuración.

5. Destino de los vertidos

Aguas pluviales: Las aguas pluviales recogidas en la cubierta del edificio, así como en las zonas de tránsito adyacentes que no entran en contacto con zonas de riesgo de contaminación son conducidas interiormente mediante la red de agua pluviales interior de la parcela y acometidas a la **red general de saneamiento de pluviales del municipio.**

Aguas Fecales: Son canalizadas independientemente y son vertidas a la red general de saneamiento del municipio. En este caso como no existen aseo, las aguas fecales se inician a la salida del separador de hidrocarburos.

Aguas Hidrocarburadas. Una vez tratadas tal y como se ha descrito anteriormente, su vertido se realizará a la red general de saneamiento del municipio, junto con las fecales.

Por tanto, las instalaciones no ocasionarán la aparición de nuevos flujos de aguas residuales incontrolados ya que se proyectan todos los equipos y medios necesarios para su control y tratamiento preventivo. No se



generará ningún tipo de impacto sobre las aguas superficiales ni subterráneas al estar perfectamente encauzadas y su vertido se realiza a la red general de saneamiento del municipio, para lo cual se dispondrá de autorización. No hay que olvidar que no existe posibilidad de que las aguas contaminadas se filtren al terreno puesto que la parcela se encuentra completamente pavimentada, y con las pendientes suficientes para garantizar la evacuación de las aguas a las rejillas, y desde allí a la red de saneamiento.

De este modo no se afectan tampoco a las aguas de consumo humano, al suelo o al saneamiento del municipio dado que la composición de las aguas vertidas es asimilable a las producidas por la población y el volumen vertido es insignificante.

C. RUIDO Y VIBRACIONES.

A la hora de elaborar el proyecto técnico se realizará un Estudio Acústico, que se comprobará realizando una Medición cuando la instalación esté acabada. No obstante, el ruido generado provendrá de los vehículos que accedan a la estación a repostar combustible, y este ruido será diluido por el tráfico existente en la carretera Azucarera-Intelhorce que es un vial de doble sentido con varios carriles por sentido, y que se trata de una arteria muy importante de Málaga.

13. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCÍA. LEY 8/2008 DE 8 DE OCTUBRE.

En cumplimiento de la Ley 8/2018 de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, y en concreto del artículo 19.2 y 20 de dicha Ley se redacta el siguiente apartado.

En el artículo 19 de la Ley 8/2018, y en concreto en el apartado 2, que es el que le afecta, se establece:

“Artículo 19. Planes con incidencia en materia de cambio climático y evaluación ambiental.

1. Las actividades de planificación autonómica y local relativas a las áreas estratégicas para la adaptación al cambio climático establecidas en el artículo 11 tendrán, a efectos de esta ley, la consideración de planes con incidencia en materia de cambio climático.

2. Los planes y programas con incidencia en materia de cambio climático y transición energética, sin perjuicio de los contenidos establecidos por la correspondiente legislación o por el acuerdo que disponga su formulación, incluirán:



a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.

b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

c) La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.

d) Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.

e) El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

3. Para los planes y programas con incidencia en materia de cambio climático sometidos a evaluación ambiental estratégica, ...

.....”

En el artículo 20 de la Ley 8/2018, se establece:

“Artículo 20. Impactos principales del cambio climático.

Para el análisis y evaluación de riesgos por los instrumentos de planificación autonómica y local se considerarán al menos los siguientes impactos, según el área estratégica de adaptación que se trate:

a) Inundaciones por lluvias torrenciales y daños debidos a eventos climatológicos extremos.

b) Inundación de zonas litorales y daños por la subida del nivel del mar.

c) Pérdida de biodiversidad y alteración del patrimonio natural o de los servicios ecosistémicos.

d) Cambios en la frecuencia, intensidad y magnitud de los incendios forestales.

e) Pérdida de calidad del aire.

f) Cambios de la disponibilidad del recurso agua y pérdida de calidad.

g) Incremento de la sequía.

h) Procesos de degradación de suelo, erosión y desertificación.

i) Alteración del balance sedimentario en cuencas hidrográficas y litoral.

j) Frecuencia, duración e intensidad de las olas de calor y frío y su incidencia en la pobreza energética.

k) Cambios en la demanda y en la oferta turística.

l) Modificación estacional de la demanda energética.

m) *Modificaciones en el sistema eléctrico: generación, transporte, distribución, comercialización, adquisición y utilización de la energía eléctrica.*

n) *Migración poblacional debida al cambio climático. Particularmente su incidencia demográfica en el medio rural.*

ñ) *Incidencia en la salud humana.*

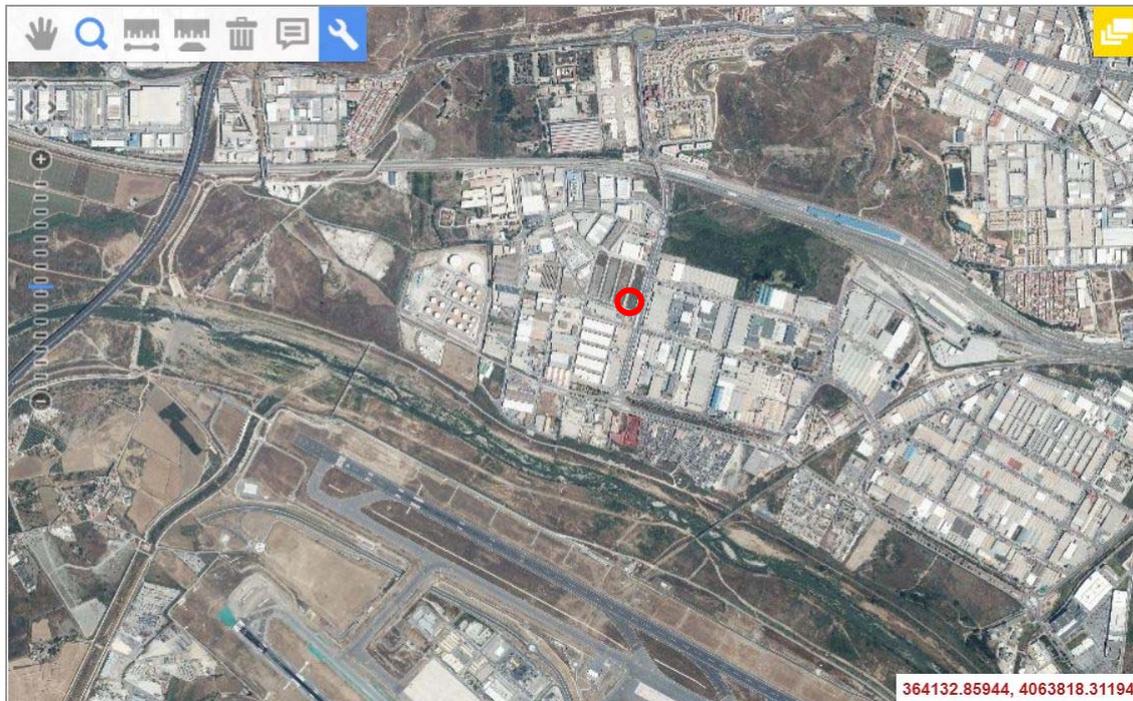
o) *Incremento en la frecuencia e intensidad de plagas y enfermedades en el medio natural.*

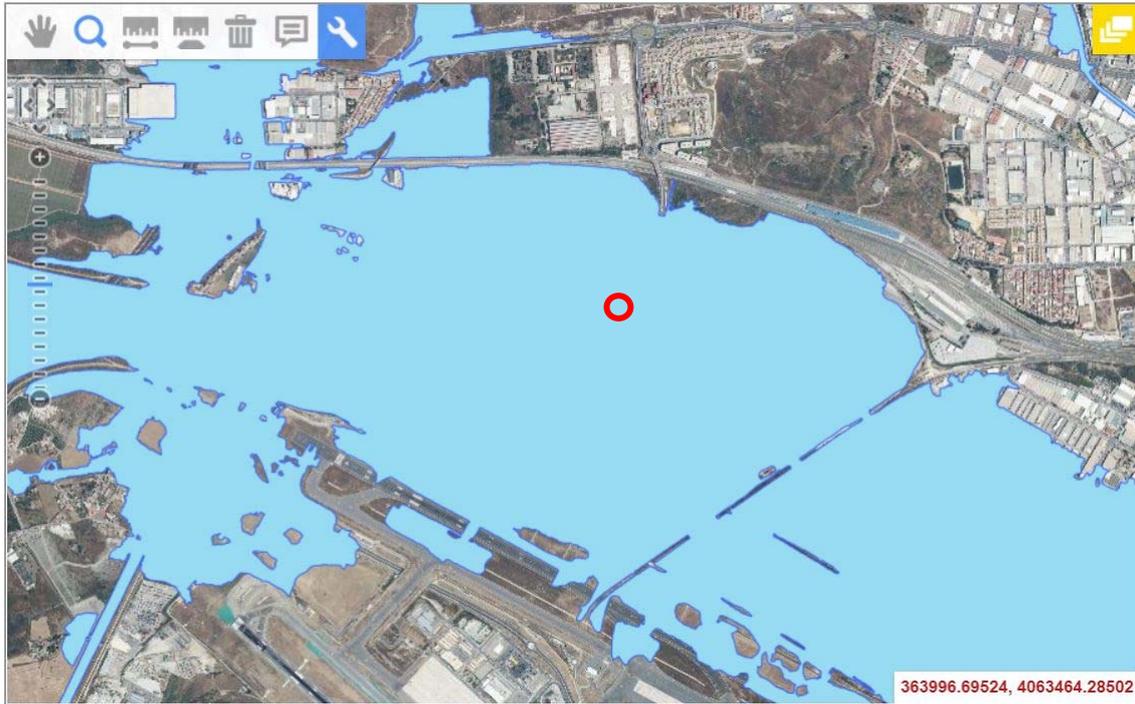
p) *Situación en el empleo ligado a las áreas estratégicas afectadas"*

13.1. Análisis de la vulnerabilidad al cambio climático del Plan Especial y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley 8/2018 de 8 de octubre.

13.1.1. Inundaciones por lluvias torrenciales y daños debidos a eventos climatológicos extremos.

Según el mapa WMS Delimitación de Zonas Inundable de Andalucía, de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo sostenible, la zona de actuación del Plan Especial se encuentra dentro la zona inundable del periodo de retorno de 500 años.





Para evitar los riesgos por inundación la rasante de la parcela se ubicará sensiblemente por encima de la cota de acabado de la acera.

13.1.2. Inundación de zonas litorales y daños por la subida del nivel del mar.

La parcela donde se delimita el Plan Especial no se encuentra en las proximidades del litoral malagueño, ubicándose a más de 4,6 Km del mismo y a una altura de más de 8 m sobre el nivel del mar, por lo que nos es susceptible de inundación o daños por subida del nivel del mar a medio y largo plazo.



13.1.3. Pérdida de biodiversidad y alteración del patrimonio natural o de los servicios ecosistémicos.

La parcela donde se delimita el Plan Especial se encuentra dentro del suelo urbano consolidado en una zona industrial. En la actualidad el solar se encuentra ocupado por edificaciones industriales, y no existe vegetación, ni fauna ni flora sobre el mismo, por lo que el Plan Especial para la implantación de una I.S.C. no contribuye a la pérdida de biodiversidad, ni alteración del patrimonio cultural o de los servicios ecosistémicos.

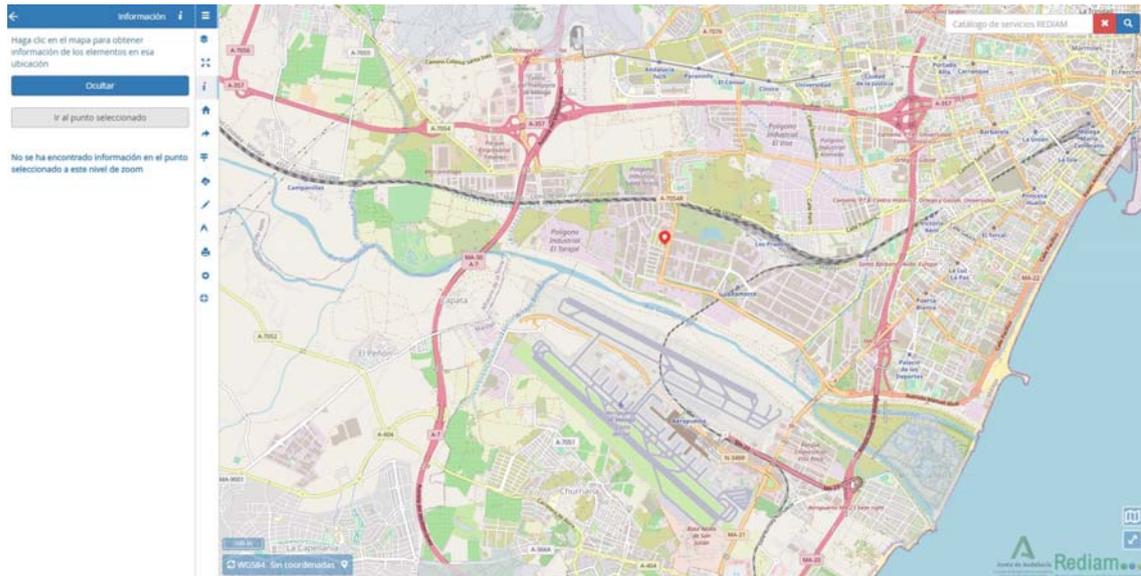


En la ortofoto actual se aprecia que la zona de actuación del Plan Especial se encuentra desprovista de árboles, no obstante, no se encuentra vallada ni limpia de vegetación. En la actualidad no tiene ningún uso.



13.1.4. Cambios en la frecuencia, intensidad y magnitud de los incendios forestales.

Para la justificación de este apartado hay que tener en cuenta que la zona de actuación no está afectada por la Ley 5/1999, de 29 de junio, de Prevención y Lucha contra los incendios forestales, y el Decreto 247/2001, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de prevención y lucha contra los incendios forestales.



Según el Visor Rediam, Mapa de Vegetación de Andalucía, de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, la zona de actuación se encuentra libre de vegetación y no cuenta con información en el sistema.

Visto el mapa de la Rediam y las ortofotos actuales se puede afirmar que sobre la parcela no existe vegetación alguna, salvo los matorrales y plantas silvestres "oportunistas y sin valor ecológico" que suelen aparecer en los solares sin uso.

El Plan Especial se redacta para la implantación de una instalación de suministro de carburantes de productos PPL, GND/GNL, GLP e Hidrógeno, y como es bien sabido dichas instalaciones cuentan con almacenaje de productos inflamables. No obstante, debido a ello deben cumplir una normativa específica contra incendios muy restrictiva, para que no llegue a producirse un incendio o explosión en la instalación. Es decir, el riesgo de incendio en este tipo de instalación es "muy bajo".

Aun siendo un factor de bajísimo riesgo, en el hipotético caso de que hubiera un incendio, no llegaría a convertirse en un incendio de tipo forestal, ya que la parcela no tiene ningún tipo de conexión física con espacios naturales, por lo que no podría propagarse.



13.1.5. Pérdida de calidad del aire.

Como se ha justificado en apartados anteriores (apartado 8.1 y 12.1 y siguientes de este Documento Ambiental Estratégico), los únicos elementos que podrían afectar a la calidad del aire a medio y largo plazo serían los compuestos orgánicos volátiles (COV). No obstante, la incidencia de los COV en la calidad del aire es prácticamente nula, debido a que las instalaciones de suministro de carburantes están obligadas a la recuperación de dichos compuestos en cumplimiento de:

- Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) resultantes de almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio (recuperación de vapores en su fase I)
- Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo, por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio (recuperación de vapores de gasolina de la fase II), que traspone la directiva europea 2009/126/CE.

Como se ha explicado y justificado en apartados anteriores el resto de los gases que se almacenan en la ISC (GNL/GNC, GLP e Hidrógeno), son gases "No Tóxico", cuya principal afección al ser humano, animales o plantas, se origina en ambientes cerrados y no ventilados donde su acumulación puede desplazar el aire provocando síntomas relacionados con la "asfixia" y en casos muy graves incluso la muerte. No obstante, en las instalaciones planteadas la posibilidad de fuga es prácticamente imposible por las medidas de seguridad, pero aunque se diera jamás sería posible la acumulación puesto que son instalaciones en espacios abiertos y en exterior.

Además de lo dicho en los párrafos anteriores, y debido al interés que tiene el promotor en reducir el consumo energético en la parcela objeto del Plan Especial, en paralelo a la actividad de instalación de suministro de carburantes, se plantea una instalación fotovoltaica en la cubierta de la marquesina y dos Aerogeneradores que suministran energía limpia a la instalación y a dos puntos de recarga para vehículos eléctricos. Estas instalaciones se apoyan en el Real Decreto Ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, al objeto de contribuir a la Actual Transición Energética, a la vez que se trata de una medida que favorece la recuperación económica, la movilización de recursos financieros y la creación de empleo sostenible.

Estas instalaciones de producción de energías limpias o renovables, aunque no contribuyen directamente a mejorar la calidad del aire, sí lo hacen de forma indirecta al contribuir a reducir las emisiones de CO₂ y de gases de efecto invernadero a la atmósfera.



13.1.6. Cambios de la disponibilidad del recurso agua y pérdida de calidad.

Como se ha justificado en apartados anteriores de este documento ambiental, no se interfiere en ningún tipo de aguas, ni de consumo, ni superficiales, ni subterráneas.

La zona en la que se delimita el Plan Especial está ubicada en el suelo urbano de Málaga y cuenta con red de saneamiento y abastecimiento gestionada por EMASA. La instalación se conectará a la red de abastecimiento del municipio por lo que no existirán pozos o captaciones de agua del subsuelo; además, en el interior de la parcela se realizará una triple red de saneamiento: de pluviales que irá directamente a red de pluviales existente en la carretera Azucarera Intelhorce; la de fecales propiamente dicha que irá a la red de fecales de la calle Gambia; y la de aguas hidrocarburadas, que pasarán por un decantador y un separador de hidrocarburos antes de ser vertidas en la red de fecales del municipio.

13.1.7. Incremento de la sequía.

La Plan Especial se desarrolla en una zona urbana en la que el consumo de agua por el tipo de actividad que se va a desarrollar va a ser despreciable respecto al cómputo de la zona industrial en la que se ubica e inapreciable en el conjunto del municipio; por lo tanto la formulación y desarrollo de este Plan Especial no va a intervenir en el incremento de la sequía.

13.1.8. Procesos de degradación de suelo, erosión y desertificación.

Como el Plan Parcial objeto de este documento se establece para una zona dentro de una parcela del suelo urbano consolidado de Málaga, que además se encuentra dentro de una trama urbana bastante consolidada, se considera que el desarrollo del plan no interviene en la degradación del suelo, ni en la erosión, ni influye en la desertificación del suelo.

13.1.9. Alteración del balance sedimentario en cuencas hidrográficas y litoral.

La zona objeto de este Plan Especial, que además es suelo urbano, no se ubica en las proximidades de una cuenca hidrográfica, ni en el litoral del municipio, por lo que no existe dicha alteración.

13.1.10. Frecuencia, duración e intensidad de las olas de calor y frío y su incidencia en la pobreza energética.

El Plan Especial objeto de este documento se establece para la implantación de una instalación de suministro de carburantes de productos PPL, GNC/GNL, GLP e Hidrógeno, que se ubica en una zona delimitada del suelo urbano consolidado. Como se ha justificado en apartados anteriores



este tipo de actividad no afecta al cambio climático, ya que el único elemento que podría hacerlo (los COV) se tienen que recuperar por normativa específica.

Debido al interés que tiene el promotor en reducir en consumo energético en la parcela objeto del Plan Especial, en paralelo a la actividad de instalación de suministro de carburantes, se plantea una instalación fotovoltaica en la cubierta de la marquesina y dos Aerogeneradores que suministran energía limpia a la instalación y a dos puntos de recarga para vehículos eléctricos. Estas instalaciones se apoyan en el Real Decreto Ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, al objeto de contribuir a la Actual Transición Energética, a la vez que se trata de una medida que favorece la recuperación económica, la movilización de recursos financieros y la creación de empleo sostenible.

En dicho Real Decreto Ley 23/2020, en sus disposiciones generales se establece:

“A raíz de la declaración por la Organización Mundial de la Salud de la pandemia internacional provocada por el COVID-19, el pasado 11 de marzo, numerosos países, y entre ellos España, han tenido que reaccionar de manera urgente ante la rápida propagación de la citada pandemia, impulsando diversas medidas que amortigüen su impacto económico en todos los sectores productivos del país, así como en su ámbito social, especialmente en la protección del empleo, el mantenimiento de las rentas en la unidad familiar y la atención de los ciudadanos en situación más vulnerable.

A su vez, el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, declaró el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que incluye, entre otras cuestiones, importantes limitaciones a la libertad de circulación, con los efectos inherentes que conlleva en los trabajadores, tanto autónomos como por cuenta ajena, sector empresarial y ciudadanos.

En estas circunstancias excepcionales, la política energética debe estar orientada, teniendo en cuenta su objeto y ámbito de aplicación en la actual Transición Energética, a impulsar una serie de medidas que favorezcan la recuperación económica, la movilización de recursos financieros tanto nacionales como de la Unión Europea, la creación de empleo sostenible, y la necesaria colaboración entre las políticas presupuestarias, monetarias, financieras y estructurales.

En el contexto de la emergencia sanitaria y su determinante impacto económico, debemos analizar la situación climática actual, que pretende impulsar el proceso de transición del sistema energético español hacia uno climáticamente neutro, descarbonizado, con un impacto social que sea justo y beneficie a los ciudadanos más vulnerables. En este sentido, se ha presentado recientemente en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático de 2019 (Cumbre del Clima COP 25) el Pacto Verde Europeo «Green Deal», que se configura como la hoja de ruta climática en la Unión Europea para los próximos años, y comprenderá todos los sectores de la economía, especialmente los del transporte, la energía, la



agricultura, los edificios y las industrias, como las de la siderurgia, el cemento, las TIC, los textiles y los productos químicos.

Los efectos del COVID-19 sobre la economía y sobre el sistema energético, lejos de suponer una amenaza para la necesaria descarbonización de las economías, representan una oportunidad para acelerar dicha transición energética, de manera que las inversiones en renovables, eficiencia energética y nuevos procesos productivos, con la actividad económica y el empleo que estas llevarán asociadas, actúen a modo de palanca verde para la recuperación de la economía española.

La necesidad de impulsar la agenda de descarbonización y sostenibilidad como respuesta a la crisis es compartida en el ámbito europeo y, en este contexto, España está en condiciones de liderar este proceso, aprovechando las ventajas competitivas de nuestro país en ámbitos como la cadena de valor industrial de las energías renovables, la eficiencia energética o la digitalización.

A su vez, debido al papel fundamental de la electricidad en el proceso de descarbonización de la economía, es condición indispensable garantizar el equilibrio y la liquidez del sistema eléctrico, que se han visto amenazados en los últimos tiempos por factores coyunturales, como la caída brusca de la demanda y los precios como consecuencia de la crisis del COVID-19.

Es por ello necesario adoptar con carácter urgente las medidas regulatorias que permitan superar las barreras advertidas en el proceso de transición energética y dotar de un marco atractivo y cierto para las inversiones, impulsando el proceso de reactivación económica y su electrificación y la implantación masiva de energías renovables, al tiempo que se respeta el principio de sostenibilidad del sistema eléctrico.

Las medidas contenidas en esta norma se configuran con la finalidad de garantizar una transición energética, limpia, justa, fiable, y económicamente competitiva, especialmente importante en el escenario que se plantea una vez superado el estado de alarma. Por lo tanto, es ineludible abordar con carácter inmediato diversas medidas que se exponen a continuación, y para una adecuada explicación sistemática, las materias reguladas en este real decreto ley se dividen en cuatro grandes bloques, que comprenden los títulos I a III, junto con las disposiciones de la parte final que completan este marco.

....”

No solo no se afecta al cambio climático, sino que se ayuda a luchar contra él al introducir energías limpias que reducen las emisiones de CO₂ y gases de efecto invernadero a la atmósfera. Por lo tanto, si no se afecta al cambio climático, no se interviene en la frecuencia, duración e intensidad de las olas de calor y frío.

13.1.11. Cambios en la demanda y la oferta turística.

Por el tipo de actividad que se desarrolla en el Plan Especial, y por la zona en la que se ubica, que es industrial, no va a afectar a la demanda y la oferta turística de la zona.



13.1.12. Modificación estacional de la demanda energética.

Por el tipo de actividad e instalación que se desarrolla en el Plan Especial, y por la zona en la que se ubica y su superficie en relación al conjunto del polígono y de la ciudad, no va a afectar a la modificación de la demanda energética. Además, como se ha dicho, se van a instalar 117 paneles solares en la marquesina con una producción en pico de 40 Kw y dos Aerogeneradores de 10 Kw cada uno, para la producción de energía eléctrica limpia.

El plan especial se desarrolla en una zona de 2.987,00 m² y la actividad e instalaciones que se van a desarrollar van a suponer que como mucho se contrate una potencia de 70 kw. Esta potencia contratada con respecto al cómputo de lo que hay en las inmediaciones y en la ciudad, para una parcela de este tamaño, por sí misma es incapaz de afectar a la modificación estacional de la demanda energética. No obstante, como se justificará más adelante, este tipo de instalaciones hoy en día se hacen con iluminación, motores y sistemas de alta eficiencia energética, cuyo consumo es muy inferior al de otras instalaciones parecidas ejecutadas hace 10 años o más.

13.1.13. Modificaciones en el sistema eléctrico: generación, transporte, distribución, comercialización, adquisición y utilización de la energía eléctrica.

Como se ha justificado en el apartado anterior, según las previsiones que se han hecho, una instalación para suministro de carburantes como la que se plantea para este plan especial lo normal es que contrate una potencia de unos 70 kw. Esta potencia por sí sola no puede afectar al sistema eléctrico en general, ni a la generación, transporte, distribución, comercialización, adquisición y utilización de la energía en particular.

Además, como se ha dicho, la instalación va a estar apoyada por 117 paneles solares en la marquesina con una producción en pico de 40 Kw y dos Aerogeneradores de 10 Kw cada uno, para la producción de energía eléctrica limpia. Esta energía para autoconsumo contribuirá a rebajar la demanda de energía del exterior.

13.1.14. Migración poblacional debida al cambio climático. Particularmente su incidencia demográfica en el medio rural.

Como se ha justificado en apartados anteriores este Plan Especial, y la actividad que en él se desarrolla no afectan al cambio climático. Por lo tanto, no puede afectar a la migración poblacional debida al cambio climático, ni va a incidir en la demografía en el medio rural.



13.1.15. Incidencia en la salud humana.

En el Decreto 169/2014, por el que se establece el procedimiento de Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y más concretamente en el artículo 3. Ámbito de aplicación, se establece lo siguiente:

“De acuerdo con lo establecido en el artículo 56 y en la disposición adicional segunda de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, se encuentran sometidos a EIS:

A) Los planes y programas que se elaboren o aprueben por la Administración de la Junta con clara incidencia en la salud, siempre que su elaboración y aprobación vengán exigidas por una disposición legal reglamentaria, o por Acuerdo del Consejo de Gobierno, y así se determine de acuerdo a los criterios contenidos en el anexo II del presente decreto en el acuerdo de formulación del referido plan o programa.

B) Los instrumentos de planeamiento siguientes:

- 1. Instrumentos de planeamiento en general así como sus innovaciones.*
- 2. Aquellos instrumentos de planeamiento de desarrollo que afecten a áreas urbanas socialmente desfavorecidas o que tengan especial incidencia en la salud humana.*

C) Las actividades y obras, públicas y privadas, y sus proyectos, señalados en el Anexo I cuando se sometan al correspondiente instrumento de prevención y control ambiental previsto en la normativa vigente, así como las modificaciones sustanciales de las ya autorizadas en los términos previstos en dicha normativa con independencia de que el órgano ambiental sea autonómico o estatal.

No obstante, en aquellos supuestos en que las actividades y obras, públicas y privadas, y sus proyectos de localicen, con carácter general, a una distancia superior a 1.000 metros de una zona residencial; o a más de 1.000 metros en el supuesto de efectos en la calidad de aire, el promotor no estará obligado a elaborar el documento de valoración del impacto en la salud previsto en el artículo 6 de este Decreto. En estos casos, la evaluación sobre los efectos para la salud de la actividad u obra y sus proyectos se efectuará sobre el estudio de impacto ambiental y dentro del procedimiento de tramitación del instrumento de control y prevención ambiental.”

Del análisis de este artículo se deduce que el Plan Especial del que es objeto este documento, no estaría dentro del ámbito de aplicación, ya que se trata de un instrumento de planeamiento de desarrollo pero que no afecta a áreas urbanas desfavorecidas o que tenga especial incidencia en la salud urbana.

En el caso de la instalación de Suministro de Carburantes, al tratarse de una obra privada, encontrarse en el apartado 13.54 del Anexo I del Decreto, y estar a menos de 1.000 metros de una zona residencial, sí se encuentra sometida a un EIS, por lo que el promotor estará obligado a elaborar el documento de Valoración del Impacto en la Salud previsto en el artículo 6 de este Decreto. Dicho documento se hará en el momento de la redacción del Proyecto de obras y Actividad de la Instalación de Suministro de Carburantes.

13.1.16. Incremento en la frecuencia e intensidad de plagas y enfermedades en el medio natural.

Como ya se ha dicho el Plan Especial se desarrolla en una zona delimitada del Suelo Urbano consolidado de Málaga, por lo que su desarrollo



no tendrá incidencia alguna en el incremento de la frecuencia e intensidad de plagas, ni enfermedades en el medio rural.

13.1.17. Situación en el empleo ligado a las áreas estratégicas afectadas.

El Plan Especial se desarrolla en una zona delimitada del Suelo Urbano consolidado de Málaga que pertenece a una zona industrial y que además es de muy escasa entidad ya que solo cuenta con 2.9810,00 m², por lo que no afecta a áreas estratégicas, ni apenas interviene en el empleo de la zona. La instalación de suministro de carburante que se pretende desarrollar tendrá una incidencia mínima en el empleo de la zona, pero será positiva, ya que se trata de un polígono industrial y se generará al menos 5 ó 10 puestos de trabajo.

13.2. Disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

En el Plan Especial se han establecido disposiciones para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático, ya que en paralelo a la implantación de una I.S.C. para productos PPL, GNC/GNL, GLP e Hidrógeno, se ha planteado la instalación de 117 paneles fotovoltaicos en la marquesina con 40Kw de pico de producción y 2 Aerogeneradores de 10 Kw cada uno para la producción de energía eléctrica para autoconsumo, lo que contribuye a reducir las emisiones de CO₂ y gases de efecto invernadero a la atmósfera.

Además de la implantación de estas instalaciones limpias para autoconsumo, cuando se desarrolle el proyecto de obras y de actividad de la instalación se llevarán a cabo una serie de medidas encaminadas a fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir el cambio climático. Entre las mismas estarán:

-Recuperación de gases (COV) en la fase 1 y 2, de la manera descrita en el apartado 12.1 y siguiente de este documento. Todo ello en cumplimiento de la normativa mencionada en el apartado 15.1.5.

-Toda la instalación de iluminación, tanto la exterior de la instalación (marquesina, zona de planta de GNL/GNC y zonas de circulación) como la interior del módulo de control, se realizará con iluminación Led de alta eficiencia energética. Esta medida contribuirá a reducir de manera notable el consumo de energía.

-En los aparatos surtidores de todos los productos se emplearán motores de última generación que tienen un consumo eléctrico muy inferior a los que se instalaban hace unos años.

13.3. La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de

incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.

Para la justificación de la coherencia de los contenidos del Plan Especial con el Plan Andaluz de Acción por el Clima, se ha consultado el mismo, y se ha considerado que no existe incoherencias con los contenidos del mismo.

13.4. Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.

Para la revisión de estos indicadores se ha consultado el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía, comprobándose que el único determinante que se puede ver afectado para esta actividad son los COV. Los mismos no se verán incrementados debido a la recuperación de vapores en Fase 1 y 2 que se llevará a cabo.

A continuación, se reproduce la tabla de las emisiones de gases de efecto invernadero en Andalucía en 2017 desarrollado por el instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.

Emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero en Andalucía 2017
 Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible - Ministerio para la Transición Ecológica

Comunidad Autónoma	Sector	2017 Emisiones de CH4	2017 Emisiones de CO2	2017 Emisiones de HFC
Andalucía	Combustión en la producción y transformación de energía	23.374	15.748.562	-
Andalucía	Plantas de combustión no industrial	161.907	2.200.056	-
Andalucía	Plantas de combustión industrial	89.364	4.103.477	-
Andalucía	Procesos industriales sin combustión	682	3.879.962	-
Andalucía	Extracción y distribución de combustibles fósiles y energía geotérmica	55.635	340	-
Andalucía	Uso de disolventes y otros productos	0	55.427	-
Andalucía	Transporte por carretera	12.088	12.763.197	-
Andalucía	Otros modos de transporte y maquinaria móvil	17.035	10.337.569	-
Andalucía	Tratamiento y eliminación de residuos	2.069.211	75.762	-
Andalucía	Agricultura	2.870.928	166.828	-
Andalucía	Otras fuentes y sumideros (naturaleza)	35.981	0	-
Andalucía	Total sectores	5.336.203	49.331.182	-

13.5. El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

Como se ha dicho, el consumo energético de la I.S.C que se plantea con el Plan Especial será pequeño en relación al conjunto de la zona industrial y despreciable en la población, ya que se estima que se contratará como máximo una potencia de 70 kw.

Independientemente de la potencia contratada, se van a instalar 117 placas fotovoltaicas en la marquesina con una generación en pico de 40 kw y dos Aerogeneradores de 10 kw cada uno; por lo que en total se van a instalar 60 Kw pico. Esta instalación de autoconsumo contribuirá favorablemente a la disminución de las necesidades energéticas del exterior y, por lo tanto, a reducir los gases de efecto energético por la energía no consumida de la red.



Con respecto a los gases de efecto invernadero hay que decir que:

- el único factor por el que se puede ver afectado en esta actividad son los COV. No obstante, no influyen en el efecto invernadero debido a la recuperación de vapores en Fase 1 y 2 que se llevará a cabo.
- Al producir energía eléctrica "limpia" para autoconsumo se contribuye a reducir la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

14. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.

Periódicamente se realizarán controles al separador de hidrocarburos, que dispone de una arqueta de toma de muestras de fácil acceso, para comprobar en todo momento su perfecto funcionamiento. Se realizarán controles de vertido por el Organismo de Control Autorizado que gestione la red de saneamiento del municipio, el cual tomará las muestras necesarias, que serán analizadas y los resultados remitidos al titular del centro para que actúe en consecuencias de los mismos.

Se mantendrá actualizado el libro de control y registro de residuos peligrosos de conformidad con el Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía. (Envases contaminados, trapos y absorbentes, lodos de las aguas hidrocarburadas, etc.)

El Gestor autorizado con el que el titular de la instalación tendrá un contrato para las operaciones de retirada de los residuos peligrosos y limpieza del separador de hidrocarburos, dejará constancia por escrito de las operaciones realizadas, el residuo retirado, su volumen y centro de destino del mismo.

Los sistemas de control de existencias y detección de fugas, tanto de depósitos de almacenamiento de combustible como de tuberías y demás dispositivos, se mantendrá en perfecto estado debiendo de pasar sus inspecciones reglamentarias por un Organismo autorizado de la Administración de conformidad la normativa vigente.

Además de todo lo descrito, se instalará y mantendrá un sistema contra incendios que constará de extintores de distinto tipo, alarma acústico-óptica, detectores de humo interiores, pulsadores de emergencia, etc. Todo ello quedará perfectamente definido en el proyecto técnico.

Cada 3 meses será revisado por el personal de la empresa y anualmente por la empresa autorizada y mantenedora de estos equipos, para lo cual se tendrá contrato con empresa autorizada.

Otras revisiones que garanticen el correcto estado de conservación de las instalaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.2 de la Ley 21/1992, de 16 de Julio, de Industria, sobre cumplimiento reglamentario, y lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de Instalaciones Petrolíferas, aprobado por el Real Decreto 2085/1994, de 20 de Octubre.

A. Revisión y pruebas periódicas



A.1- *Revisiones*

En las instalaciones enterradas se realizarán las revisiones de los sistemas de detección de fugas y se procederá a su anotación en el libro de revisiones, pruebas e inspecciones y además se procederá a la comprobación de la estanqueidad de los tanques y tuberías conforme a los siguientes criterios:

A.2.- Sistemas de detección de fugas y pruebas de estanqueidad.

A.2.1.- Los sistemas de detección de fugas incluidos en la norma UNE-EN 13160 deberán ser sometidos a una revisión anual al objeto de comprobar que el material eléctrico y la ubicación del sistema son adecuados conforme a la clasificación de zonas y que están instalados de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Asimismo, siguiendo las instrucciones del fabricante se comprobará que su utilización y mantenimiento es seguro, se evaluará su estado de funcionamiento y posible mala utilización y que se han respetado las limitaciones de los equipos. Asimismo, se comprobarán los históricos de alarmas y las acciones de corrección seguidas.

A.2.2.- Durante la revisión periódica se deberá comprobar, en las instalaciones que dispongan de tuberías de impulsión con sistema de detección electrónica de fugas, que el titular de la instalación ha realizado las pruebas indicadas en el capítulo VIII de la presente ITC.

B.- Inspecciones periódicas.

Las instalaciones se inspeccionarán cada cinco años por un organismo de control y se registrarán en el libro de revisiones, pruebas e inspecciones.

La inspección consistirá en la comprobación del cumplimiento, por parte del titular responsable de la instalación, de haberse realizado en tiempo y forma, las revisiones, pruebas, verificaciones periódicas u ocasionales indicadas para cada tipo de instalación en la presente instrucción.

Se deberá comprobar como mínimo:

B.1. Identificación del establecimiento o instalación respecto a los datos de su titular, emplazamiento, registros, autorizaciones y/o resoluciones administrativas que dieron lugar a puesta en marcha.

B.2. Verificación de no haberse realizado ampliaciones o modificaciones sustanciales, o que en caso de haberse producido estas, lo han sido con la debida autorización administrativa o comunicación.



B.3. Comprobación de que la forma y capacidad del almacenamiento, así como la clase de los productos almacenados, siguen siendo los mismos que los autorizados o registrados inicialmente, o como consecuencia de ampliaciones o modificaciones posteriores debidamente autorizadas o registradas.

B.4. Comprobación de las distancias de seguridad y medidas correctoras.

B.5. Mediante inspección visual, se comprobará el correcto estado de las paredes de los tanques, cuando estos sean aéreos, así como el de las paredes de los cubetos, cimentaciones y soportes, cerramientos, drenajes si procede, bombas y equipos e instalaciones auxiliares.

B.6. En los tanques y tuberías inspeccionables visualmente, se medirán los espesores de chapa, comprobando si existen picaduras, oxidaciones o golpes que puedan inducir roturas y fugas.

B.7. Comprobación del correcto estado de mangueras y boquereles de aparatos surtidores o equipos de trasiego.

B.8. Inspección visual de las instalaciones eléctricas, cuadros de mando y maniobra, protecciones, instrumentos de medida, circuitos de alumbrado y fuerza motriz, señalizaciones y emergencias.

B.9. En el caso de existir puesta a tierra, si no existiera constancia documental de haberse realizado las revisiones periódicas reglamentarias, se comprobará la continuidad eléctrica de tuberías o del resto de los elementos metálicos de la instalación.

B.10. Se examinará detenidamente el Libro de revisiones, pruebas e inspecciones periódicas del establecimiento, comprobando que se hayan realizado, en tiempo y forma, las operaciones correspondientes, sujetas a registro obligatorio correspondientes: registro de alarmas, investigaciones de aquellas, reparaciones sometidas a anotación obligatoria, pruebas de estanqueidad discretas y en general todas las obligaciones establecidas en esta ITC y en su caso, la existencia y constancia documental de tales actuaciones.

B.11. Del mismo modo se actuará si procede respecto a la comprobación del control metrológico y verificaciones realizadas a los aparatos surtidores y otros medidores de caudal, por los servicios competentes de la Comunidad Autónoma correspondiente o las entidades de verificación autorizadas por ellas designadas.

B.12. De todos los sistemas de detección de fugas de la instalación, incluido los equipos necesarios para lectura de los sistemas de análisis estadístico de conciliación de inventario se comprobará que su instalación, utilización y mantenimiento es correcto conforme a las instrucciones del fabricante y esta



ITC, evaluando además su estado de funcionamiento y posible mala utilización, que se han respetado las limitaciones de los equipos y las normas según las que se ha ensayado el sistema. Asimismo, se comprobarán los históricos de alarmas y las acciones de corrección seguidas.

Del resultado de la inspección se levantará un acta en triplicado ejemplar, la cual será suscrita por el organismo de control actuante, invitando al titular o representante autorizado por este a firmarla, pudiendo efectuar alegaciones en ese momento, quedando un ejemplar en poder del titular, otro en poder del técnico inspector y el tercero será remitido al órgano competente de la Comunidad Autónoma para unirlo al expediente que figure en sus archivos a los efectos que procedan.

C. Inspecciones periódicas BT

La instalación eléctrica se someterá a una Inspección inicial y una revisión periódica cada 5 años y será realizada en ambos casos por un organismo de control autorizado.

D. Control de Residuos:

Se mantendrá actualizado el libro de control y registro de residuos peligrosos de conformidad con el Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.

El Gestor autorizado con el que el titular de la instalación tendrá un contrato para las operaciones de retirada de los residuos peligrosos y limpieza del separador de hidrocarburos, dejará constancia por escrito de las operaciones realizadas el residuo retirado su volumen y centro de destino del mismo.

E. Revisión de los indicadores que afectan al Cambio climático.

- Luminarias. Se comprobará mensualmente el estado de la iluminación Led de la instalación por los trabajadores. Cada dos años serán revisadas por personal cualificado.
- Sistemas de Recuperación de Gases (COV). Se cumplirán con las revisiones establecidas en la normativa que de obligado cumplimiento.
- Motores de aparatos surtidores. Serán revisados según la normativa vigente de las instalaciones de suministro de carburante para garantizar el buen funcionamiento.

Para la revisión de estos indicadores se ha consultado el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía, comprobándose que el único determinante que se puede ver afectado para esta actividad son los COV. Los mismos no se verán incrementados debido a la recuperación de vapores en Fase 1 y 2 que se llevará a cabo.



15. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE.

En la elaboración de este documento se ha tenido en cuenta la siguiente normativa.

15.1.- Normativa Instalaciones petrolíferas/ Instalación de venta de combustible a particulares.

- R.D 706/2017 de 7 de Julio publicado BOE de 2 de agosto de 2017, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones de la industria petrolíferas aprobado por el Real Decreto 2085/1994 de 20 de Octubre, y se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP-04.
- Decreto 30/1998 de 17 Febrero por el que se regulan las revisiones, pruebas e inspecciones periódicas de los establecimientos e instalaciones en los que se realicen actividades relacionadas con el almacenamiento, distribución al por mayor, al por menor, de venta directa al público y de usos propios, de productos petrolíferos líquidos.
- Instrucción de la Dirección General de industria, Energía y Minas de 16 de Noviembre de 2004, sobre normas aclaratorias a la aplicación de la normativa para las revisiones, pruebas e inspecciones de instalaciones petrolíferas.
- Directiva 94/63/CE del 20 de Diciembre del 94 sobre el control de emisión de COV en almacenamiento y distribución de carburantes
- Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) resultantes de almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio (recuperación de vapores en su fase I)
- Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo, por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio (recuperación de vapores de gasolina de la fase II), que traspone la directiva europea 2009/126/CE

-

15.2.- Normativa Ambiental.

- Nivel Estatal:
 - Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
 - Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
 - Ley 16/2002, de prevención y control integrados de la contaminación.
 - Ley 26/2007, de Responsabilidad Medioambiental.
 - Ley 11/2014, de 3 de julio, por la que se modifica la ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
 - Ley 22/2011, de Residuos y Suelos Contaminados.



- Ley 37/2003, de Ruidos.
- Real Decreto 9/2005, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
- Real Decreto Ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, al objeto de contribuir a la Actual Transición Energética, a la vez que se trata de una medida que favorece la recuperación económica, la movilización de recursos financieros y la creación de empleo sostenible.
- Nivel Autonómico:
 - Decreto 247/2001, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Prevención y Lucha contra los Incendios Forestales.
 - Ley 7/2007, 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
 - Decreto 6/2012, de 17 de enero, de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.
 - Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.
 - Ley 8/2018 de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
-

15.3- Aspectos ambientales contemplados en otras normativas sectoriales y de planeamiento territorial y urbanístico.

- Nivel estatal:
 - Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo.
- Nivel Autonómico:
 - Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
 - Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Nivel Local:
 - Ordenanzas municipales del Ayuntamiento de Málaga.

16. OTROS REQUISITOS:

16.1. RESÚMEN NO TÉCNICO DE LA INFORMACIÓN APORTADA

La empresa ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A con CIF: A-29367711 y domicilio social en Carretera Comarcal 344, Kilómetro 836, C.P. 29130 Alhaurín de la Torre (Málaga); y que tiene como Administradores Mancomunados a D. José Badía Rueda con DNI-52560440N y D^a Antonia Belén Badía Solano, con DNI-79015186C; con domicilio a efecto de notificaciones en Calle la Peñita N^o



1 C.P. 29120 Alhaurín el Grande (Málaga), se plantea la construcción de un Instalación de suministro de carburantes en la parcela ubicada haciendo esquina entre la Carretera Azucarera-Intelhorce, calle Caleta de Vélez y calle Gambia de la localidad de Málaga

Se formula Plan Especial para la implantación de la I.S.C. para dar cumplimiento al artículo 6.3.4 del PGOU de Málaga, y en dicho plan, cuyo borrador se adjunta con este documento.

Con el Plan Especial se pretende:

- Justificación de la implantación y los parámetros urbanísticos de la construcciones e instalaciones de la actuación.
- Justificación de la ubicación y dimensión de los accesos.
- Justificación de la Circulación en el interior de la parcela y su impacto en las calles en la que se encuentran los accesos.
- Justificación de los parámetros de accesibilidad.
- Justificación del cumplimiento de la normativa que le es de aplicación, técnica, Medioambiental, Aeronáutica (Aesa), etc.

Con el este Documento Ambiental Estratégico que acompaña al borrador de plan se describen los impactos ambientales que la ubicación de una instalación de este tipo puede provocar sobre la parcela y el entorno, y se proponen las medidas correctoras y un plan de seguimiento y control de las mismas.

A lo largo de este documento se ha procedido a:

- La descripción de tres alternativas, la alternativa 0 y dos implantaciones distintas de la ISC sobre la parcela. Se motiva y justifica que la opción elegida es la óptima y más favorable.
- al análisis en detalle de los impactos ambientales previsibles sobre la parcela y el entorno debido a la actividad que se va implantar (apartado 8).
- a la valoración de los mismos para llegar a determinar si se tratan de impactos "no significativos" o "significativos" (apartado 12.1)
- una vez valorados, se plantean las medidas correctoras para reducirlos o incluso en muchos casos eliminarlos. (apartado 12.2).
- se menciona la incidencia en materia de cambio climático, según lo dispuesto en la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía; Ley 8/2008 de 8 de octubre (apartado 13)
- Por último, se describen las medidas previstas para el seguimiento de las medidas planteadas (apartado 14)



16.2. IDENTIFICACIÓN Y TITULACIÓN DE LOS RESPONSABLES DE LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO.

El presente Documento Ambiental Estratégico ha sido redactado por D^a. Rocío García Mitelbrum, arquitecto colegiado nº 4.451 del C.O.A. Granada.

Málaga Noviembre de 2020

El arquitecto.

Rocío García Mitelbrum
Coleg. Nº 4.451 C.O.A. Granada.



17. PLANOS.

DAE-1. Situación en Cartografía Catastral. Coordenadas parcela.

DAE-2. Situación en PGOU Málaga.

DAE-3. Alternativa 1. Implantación. Acotados.

DAE-4. Alternativa 1. Circulación Interior parcela.

DAE-5. Alternativa 2. Implantación. Acotados.

DAE-6. Alternativa 2. Circulación Interior parcela.



GOBIERNO DE ESPAÑA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

MINISTERIO DE HACIENDA



Sede Electrónica del Catastro

Provincia de MÁLAGA
Municipio de MÁLAGA

Coordenadas U.T.M. Huso: 30 ETRS89

ESCALA 1:2,000



CARTOGRAFÍA CATASTRAL

[366,369 ; 4,062,533]

[366,849 ; 4,062,533]



[366,369 ; 4,062,273]

[366,849 ; 4,062,273]

Coordenadas del centro: X = 366,609 Y = 4,062,403

Este documento no es una certificación catastral

© Dirección General del Catastro 11/02/20



PARCELA SEGREGADA DE LA PARCELA 4 DEL ESTUDIO DE DETALLE "CERVEZAS VICTORIA" DEL PGOU DE MÁLAGA.
(La Segreacion se está tramitando en el Ayuntamiento de Málaga con Expediente Número: LT1 660/19)

COORDENADAS UTM ETRS89 EN EL CENTRO DE LA ACTUACION

HUSO: 30
1 X: 366.574,48
Y: 4062.345,40

CLIENT:



NO.	DATE	REVISION DESCRIPTION
rev.	FECHA	OBSERVACIONES
rev.0	01-03-2020	
rev.1	05-11-2020	

CONFIDENTIALITY STATEMENT:
THE RECIPIENT OF THESE MATERIALS UNDERSTANDS THAT COPYRIGHT IN THE MATERIALS IS OWNED BY BP, AND ALSO, THAT THE MATERIALS CONTAIN PRIVILEGED AND CONFIDENTIAL BUSINESS INFORMATION OF BP. ACCORDINGLY, THE RECIPIENT AGREES TO RETAIN THESE MATERIALS IN STRICT CONFIDENCE AND AGREES NOT TO DISCLOSE THESE MATERIALS TO ANY OTHER PARTY AND FURTHER AGREES NOT TO MAKE COPIES OF THE MATERIALS. THE RECIPIENT AGREES TO USE THE MATERIALS ONLY FOR THE LIMITED PURPOSE FOR WHICH BP HAS MADE THE MATERIALS AVAILABLE, AND RECIPIENT AGREES TO RETURN ALL MATERIALS TO BP EITHER UPON COMPLETION OF THE INTENDED PURPOSE OR UPON THE REQUEST OF BP, WHICHEVER COMES FIRST.

DEVELOPMENT INFORMATION:
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO
PLAN ESPECIAL DE INSTALACION DE SUMINISTRO DE CARBURANTES

SITE ADDRESS:
CTRA. AZUCARERA - INTELHORCE, 37 (MÁLAGA).

DESIGNED BY:

ROCÍO GARCÍA MITELBNUM
ARQUITECTO
Colegiado Nº 4.451 C.O.A. Granada
Calle Economía Nº 2, 1ª Planta, P.I. LA ROSA V
C.P. 18330 Chauthola (Granada)
Telefono: 615 413 644

CHECKED BY: - CA APPROVAL -

DRAWN BY:
R.GARCÍA -

VERSION: V. A PROJECT NO: 2_2020

PROMOTOR:
ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A.

DRAWING TITLE:
SITUACIÓN EN CARTOGRAFÍA CATASTRAL. COORDENADAS UTM ETRS89 EN CENTRO DE LA PARCELA

SHEET NO:
D.A.E-1

ESCALA: 1/2.000

PLANO DE CLASIFICACIÓN DEL PGOU DE MÁLAGA



PLANEAMIENTO APROBADO DEL 97 INCORPORADO AL PGOU DE MÁLAGA DEL 2011. FICHA DEL PA-G.14 (97)

Planeamiento Aprobado

IDENTIFICACIÓN PA-G.14 (97)	
BARRIO GUADALHORCE	HOJA 10
PLANEAMIENTO INCORPORADO: Estudio de Detalle "Caleta de Vélez"	

Identificación y Localización

Ordenación

Planeamiento y Gestión

Planeamiento Incorporado:
Estudio de Detalle "Caleta de Vélez". Aprobación Definitiva: 30-03-06

Gestión Urbanística:
Proyecto de Reparcelación. Aprobación Definitiva: 20-09-06

Convenio Urbanístico:

Plan Especial de Infraestructuras Básicas:

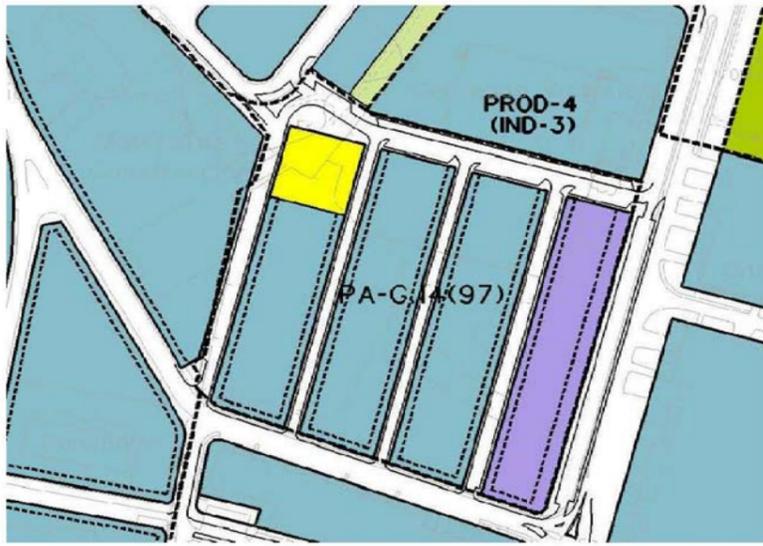
CONDICIONES

- 1.- Ordenanza de Aplicación: Productivo-4 (IND-3)
- 2.- Ordenación de la manzana industrial con apertura de viario que permeabiliza el ámbito generando fachadas a la nueva distribución de naves.
- 3.- Las condiciones de ordenación son las del planeamiento aprobado.
- 4.- Cesiones:

Viario:	14.354,70 m ² s
Equipamiento:	1.146,00 m ² s
AM:	Realizado

DETERMINACIONES

SUPERFICIE DEL ÁMBITO:	50.137,70 m ² s	Ie m²/m²s:	1,02
EDIFICABILIDAD TOTAL:	51.383,00 m ² t	Uso Global:	Productivo
APROV. MEDIO:	1,02 m ² /m ² s	C.P.H.:	
APROV. SUBJETIVO:	45.244,70 m ² t	Excesos:	

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. MÁLAGA

CLIENT:



NO.	DATE	REVISION DESCRIPTION
rev.	FECHA	OBSERVACIONES
rev.0	01-03-2020	
rev.1	05-11-2020	

CONFIDENTIALITY STATEMENT:
THE RECIPIENT OF THESE MATERIALS UNDERSTANDS THAT COPYRIGHT IN THE MATERIALS IS OWNED BY BP, AND ALSO, THAT THE MATERIALS CONTAIN PRIVILEGED AND CONFIDENTIAL BUSINESS INFORMATION OF BP. ACCORDINGLY, THE RECIPIENT AGREES TO RETAIN THESE MATERIALS IN STRICT CONFIDENCE AND AGREES NOT TO DISCLOSE THESE MATERIALS TO ANY OTHER PARTY AND FURTHER AGREES NOT TO MAKE COPIES OF THE MATERIALS. THE RECIPIENT AGREES TO USE THE MATERIALS ONLY FOR THE LIMITED PURPOSE FOR WHICH BP HAS MADE THE MATERIALS AVAILABLE, AND RECIPIENT AGREES TO RETURN ALL MATERIALS TO BP EITHER UPON COMPLETION OF THE INTENDED PURPOSE OR UPON THE REQUEST OF BP, WHICHEVER COMES FIRST.

DEVELOPMENT INFORMATION:
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO
PLAN ESPECIAL DE INSTALACIÓN DE SUMINISTRO DE CARBURANTES

SITE ADDRESS:

CTRA. AZUCARERA - INTELHORCE, 37 (MÁLAGA).

DESIGNED BY:

ROCÍO GARCÍA MITELBRUM
ARQUITECTO
Colegiado Nº 4.451 C.O.A. Granada
Calle Economía Nº 2, 1ª Planta, P.I. LA ROSA V
C.P. 18330 Chauthina (Granada)
Teléfono: 615 413 644

CHECKED BY: CA APPROVAL

DRAWN BY: R.GARCÍA

VERSION: V. A **PROJECT NO:** 2_2020

PROMOTOR: ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A.

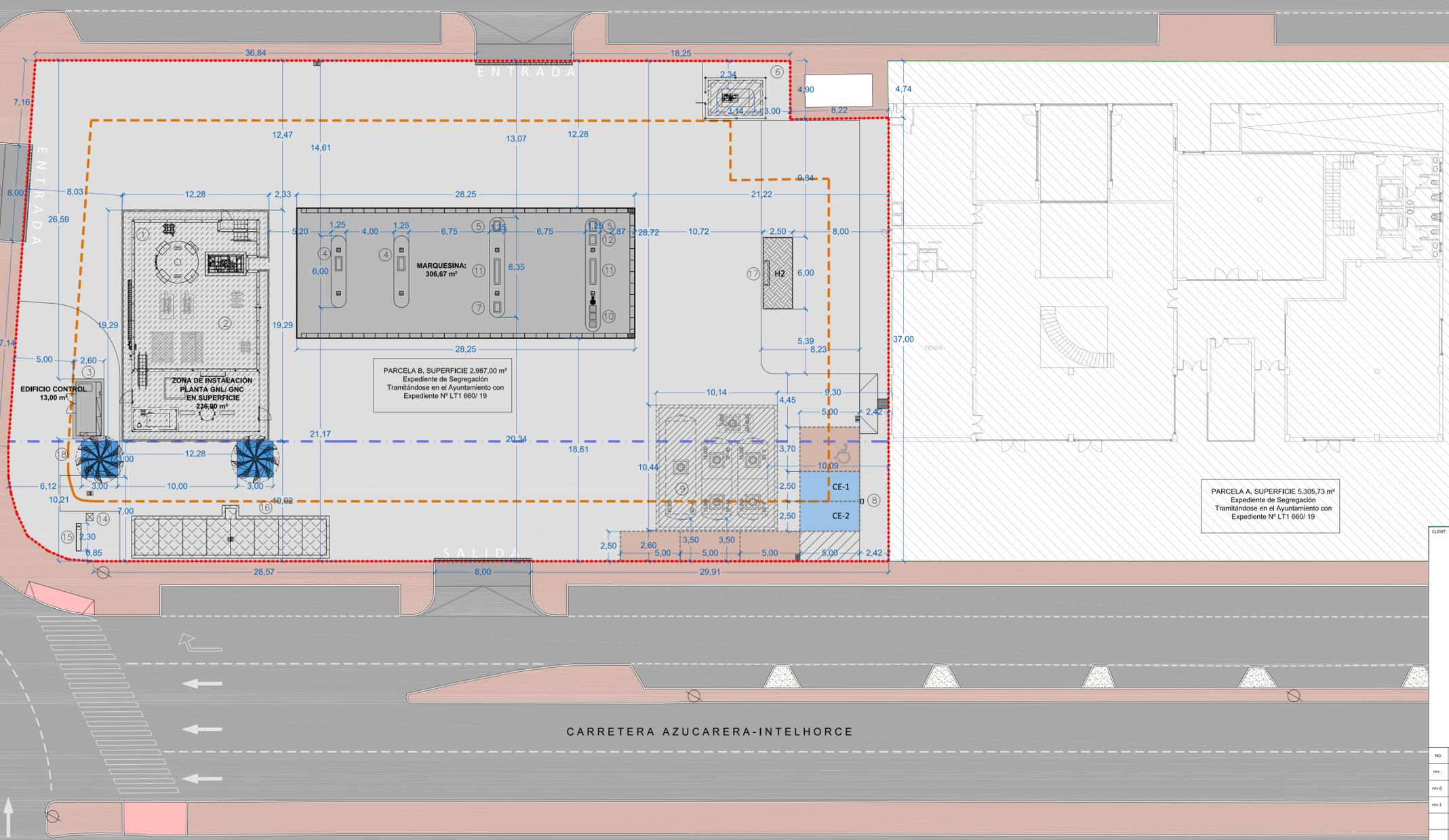
DRAWING TITLE: SITUACIÓN PGOU MALAGA. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN EN PA-G-14(97)

SHEET NO: D.A.E-2

ESCALA: 1/2.000

CALLE GAMBIA

CARRETERA AZUCARERA-INTELHORCE



PARCELA B. SUPERFICIE 2.987,00 m²
Expediente de Segregación
Tramitándose en el Ayuntamiento con
Expediente Nº LTI 660/ 19

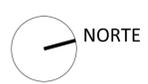
PARCELA A. SUPERFICIE 5.305,73 m²
Expediente de Segregación
Tramitándose en el Ayuntamiento con
Expediente Nº LTI 660/ 19

- DELIMITACION ZONA PLAN ESPECIAL. DENTRO DE LA PARCELA INDUSTRIAL (2.987,00 m²)
- RETRANQUEO OBLIGATORIO 5 M DE EDIFICIOS E INSTALACIONES.
- RETRANQUEO OBLIGATORIO EDIFICACION 10 M A LA CARRETERA AZUCARERA-INTELHORCE
- ZONA PARCELA A. SE UBICARÁ TIENDA ASOCIADA Y ASEOS PARA LA I.S.C. (2.987,00 m²)

- ZONA DESTINADA A ALMACENAMIENTO DE DEPÓSITOS DE PPL
- ZONA DESTINADA A ALMACENAMIENTO DE DEPÓSITO GLP.
- ZONA DESTINADA A PLANTA GNL/ GNC. SUPERFICIE:236,90 m² INSTALACION EN SUPERFICIE.
- ZONA DESTINADA A CONTAINER DE HIDRÓGENO CON SURTIDOR INTEGRADO. SUPERFICIE: 15 m² INSTALACION EN SUPERFICIE.
- UBICACION DE AEROGENERADORES. SUPEFICIE OCUPADA POR LAS BASES:
- ZONA DE APARCAMIENTOS
- PUESTOS DE CARGA ELÉCTRICA DE VEHÍCULOS.
- ZONA DE PESAJE DE VEHÍCULOS PESADOS. BÁSCULA PUENTE EMPOTRADA EN EL PAVIMENTO.

SUPERFICIES	
PARCELA:	2.987,00 m²
MARQUESINA:	306,67 m²
EDIFICIO CONTROL:	13,00 m²
ZONA DEPÓSITOS PPL (Instalación enterrada):	105,80 m²
ZONA DEPÓSITO GLP (Instalación enterrada):	13,20 m²
ZONA PLANTA GNL/ GNC (Instalación en superficie):	236,90 m²
ZONA CONTAINER HIDRÓGENO(Inst. en superficie):	15,00 m²
ZONA DE BÁSCULA (Instalación bajo rasante):	59,40 m²

- NOMENCLATURA INSTALACIONES Y EQUIPOS
- 1 PLANTA GNL/GNC
 - 2 DESCARGAS DE GNL
 - 3 CONTENEDOR PREFABRICADO EQUIPOS PLANTA GNL.
 - 4 SURTIDOR GNL 1M (1 Manguera)
 - 5 SURTIDOR GNC 2M (2 Mangueras)
 - 6 DEPÓSITO GLP 5.000 L ENTERRADO
 - 7 SURTIDOR GLP 2M
 - 8 CARGADOR VEHICULO ELÉCTRICO 2x22KW/h.
 - 9 DEPÓSITOS PPL ENTERRADOS
 - 10 DECARGAS DESPLAZADAS PPL
 - 11 SURTIDOR 10M/ GoA,GoU,Sp95,Sp98,GoB
 - 12 SURTIDOR 2M/AdBlue
 - 13 LOCAL 5, TIENDA COMERCIO MINORISTA
 - 14 AIRE/AGUA
 - 15 MONOLITO
 - 16 BÁSCULA DE CAMIONES 60 Tn
 - 17 HIDRÓGENO, CONTAINER CON SURTIDOR INTEGRADO
 - 18 AEROGENERADOR, TURBINA DE ASPAS VERTICALES



CLIENT:

NO.	DATE	REVISION DESCRIPTION
REV.	FOCM	OBSERVACIONES
REV.0	01-09-2020	
REV.1	05-10-2020	

CONFIDENTIALITY STATEMENT:
This document contains confidential information and is intended for the use of the client only. It is not to be distributed, copied, or used for any other purpose without the prior written consent of the client. The client warrants that the information provided is accurate and complete. The client warrants that the information provided is accurate and complete. The client warrants that the information provided is accurate and complete.

DEVELOPER INFORMATION:
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO
PLAN ESPECIAL DE INSTALACION DE SUMINISTRO DE CARBURANTES

SITE ADDRESS:
CTRA. AZUCARERA - INTELHORCE, 37 (MÁLAGA).

DESIGNED BY:

R. GARCÍA

CHECKED BY: CA APPROVAL

VERSION:
V. A

PROJECT NO.:
2_2020

PROMOTOR:
ESTACION DE SERVICIO LA PENITA S.A.

DRAWING TITLE:
ALTERNATIVA 1. IMPLANTACION. ACOTADOS

SHEET NO.:
D.A.E-3

ESCALA:
1/200

CALLE GAMBIA

ENTRADA

STOP

SAIDA

CARRETERA AZUCARERA-INTELHORCE

EDIFICIO CONTROL
13,00 m²

ZONA DE INSTALACION
PLANTA GNL/ GNC
EN SUPERFICIE
236,90 m²

PARCELA B. SUPERFICIE 2.987,00 m²
Expediente de Segregación
Tramitándose en el Ayuntamiento con
Expediente N° LT1 660/19

MARQUESINA:
306,67 m²

H2

TIENDA

CE-1

CE-2

CLIENT:



NO.	DATE	REVISION DESCRIPTION
rev.	FECHA	OBSERVACIONES
rev.0	01-03-2020	
rev.1	05-11-2020	

CONFIDENTIALITY STATEMENT:
THE RECIPIENT OF THESE MATERIALS UNDERSTANDS THAT COPYRIGHT IN THE MATERIALS OWNED BY BP, AND ALSO THAT THE MATERIALS CONTAIN PRIVILEGED AND CONFIDENTIAL BUSINESS INFORMATION OF BP. ACCORDINGLY, THE RECIPIENT AGREES TO RETURN THESE MATERIALS IN STRICT CONFIDENCE AND AGREES NOT TO DISCLOSE THESE MATERIALS TO ANY OTHER PARTY AND FURTHER AGREES NOT TO MAKE COPIES OF THE MATERIALS. THE RECIPIENT AGREES TO USE THE MATERIALS ONLY FOR THE LIMITED PURPOSE FOR WHICH BP HAS MADE THE MATERIALS AVAILABLE, AND FURTHER AGREES TO RETURN ALL MATERIALS TO BP EITHER UPON COMPLETION OF THE INTENDED PURPOSE OR UPON THE REQUEST OF BP, WHICHEVER COMES FIRST.

DEVELOPMENT INFORMATION:
DOCUMENTO AMBIENTAL
ESTRATEGICO
PLAN ESPECIAL DE INSTALACION DE SUMINISTRO
DE CARBURANTES

SITE ADDRESS:
CTRA. AZUCARERA -
INTELHORCE, 37 (MÁLAGA).

DESIGNED BY:

ROCIO GARCIA INTELHORCE
ARQUITECTO
Colegiado N° 4.451 C.O.A. Granada
Calle Espinosa N° 2, 1ª planta, P.I. LA ROSA V
C.P. 18330 Churruarín (Granada)
Teléfono: 615 413 644

CHECKED BY: CA APPROVAL

DRAWN BY: R.GARCIA

VERSION: V. A **PROJECT NO.:** 2_2020

PROMOTOR: ESTACION DE SERVICIO LA PENITA S.A.

DRAWING TITLE: IMPLANTACION 1.
PLANO CIRCULACIONES

SHEET NO.: D.A.E-4

ESCALA: 1/200

- CIRCULACION VEHICULOS PESADOS
- CIRCULACION VEHICULOS LIGEROS
- RECORRIDOS ACCESIBLES

CALLE GAMBIA

CARRETERA AZUCARERA-INTELHORCE

PARCELA A. SUPERFICIE 5.305,73 m²
Expediente de Segregación
Tramitándose en el Ayuntamiento con
Expediente N° LTI 660/ 19

CLIENT:



NO.	DATE	REVISION DESCRIPTION
REV. 1	01-09-2020	OBSERVACIONES
REV. 2	01-09-2020	
REV. 3	01-11-2020	

CONFIDENTIALITY STATEMENT:
The information contained herein is confidential and intended for the use of the client only. It is not to be distributed, copied, or otherwise made available to any other person without the prior written consent of the client. The information is provided on an "AS IS" basis and the client assumes all responsibility for its use.

DEVELOPMENT INFORMATION:
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO
PLAN ESPECIAL DE INSTALACION DE SUMINISTRO DE CARBURANTES

SITE ADDRESS:
CTRA. AZUCARERA - INTELHORCE, 37 (MÁLAGA).

DESIGNED BY:

RODA OCEA INTELHORCE S.L.
Calle de la Industria 1, 29011, Málaga, Spain

CHECKED BY: CA APPROVAL
R.GARCÍA

VERSION:
V. A PROJECT NO:
2_2020

PROMOTOR:
ESTACION DE SERVICIO LA PENITA S.A.
DRAWING TITLE:
ALTERNATIVA 2. IMPLANTACION ACOTADOS

SHEET NO:
D.A.E-5
ESCALA:
1/200

- DELIMITACION ZONA PLAN ESPECIAL. DENTRO DE LA PARCELA INDUSTRIAL (2.987,00 m²)
- RETRANQUEO OBLIGATORIO 5 M DE EDIFICIOS E INSTALACIONES.
- RETRANQUEO OBLIGATORIO EDIFICACION 10 M A LA CARRETERA AZUCARERA-INTELHORCE
- ZONA PARCELA A. SE UBICARÁ TIENDA ASOCIADA Y ASEOS PARA LA I.S.C. (2.987,00 m²)

- ZONA DESTINADA A ALMACENAMIENTO DE DEPÓSITO GLP.
- ZONA DESTINADA A PLANTA GNL/ GNC. SUPERFICIE:236,90 m² INSTALACION EN SUPERFICIE.
- ZONA DESTINADA A CONTAINER DE HIDROGENO CON SURTIDOR INTEGRADO. SUPERFICIE: 15 m² INSTALACION EN SUPERFICIE.
- UBICACION DE AEROGENERADORES. SUPEFICIE OCUPADA POR LAS BASES:
- ZONA DE APARCAMIENTOS
- PUESTOS DE CARGA ELÉCTRICA DE VEHÍCULOS.
- ZONA DE PESAJE DE VEHÍCULOS PESADOS. BÁSCULA PUENTE EMPOTRADA EN EL PAVIMENTO.

SUPERFICIES	
PARCELA:	2.987,00 m ²
MARQUESINA:	306,67 m ²
EDIFICIO CONTROL:	13,00 m ²
ZONA DEPÓSITOS PPL (Instalación enterrada):	105,80 m ²
ZONA DEPÓSITO GLP (Instalación enterrada):	13,20 m ²
ZONA PLANTA GNL/ GNC (Instalación en superficie):	236,90 m ²
ZONA CONTAINER HIDROGENO(Inst. en superficie):	15,00 m ²
ZONA DE BÁSCULA (Instalación bajo rasante):	59,40 m ²

- NOMENCLATURA INSTALACIONES Y EQUIPOS
- ① PLANTA GNL/GNC
 - ② DESCARGAS DE GNL
 - ③ CONTENEDOR PREFABRICADO EQUIPOS PLANTA GNL.
 - ④ SURTIDOR GNL 1M (1 Manguera)
 - ⑤ SURTIDOR GNC 2M (2 Mangueras)
 - ⑥ DEPÓSITO GLP 5.000 L ENTERRADO
 - ⑦ SURTIDOR GLP 2M
 - ⑧ CARGADOR VEHICULO ELÉCTRICO 2x22KW/h.
 - ⑨ DEPÓSITOS PPL ENTERRADOS
 - ⑩ DECARGAS DESPLAZADAS PPL
 - ⑪ SURTIDOR 10M/ GoA,GoU,Sp95,Sp98,GoB
 - ⑫ SURTIDOR 2M/AdBlue
 - ⑬ LOCAL 5, TIENDA COMERCIO MINORISTA
 - ⑭ AIRE/AGUA
 - ⑮ MONOLITO
 - ⑯ BÁSCULA DE CAMIONES 60 Tn
 - ⑰ HIDROGENO, CONTAINER CON SURTIDOR INTEGRADO
 - ⑱ AEROGENERADOR, TURBINA DE ASPAS VERTICALES



CALLE GAMBIA

ENTRADA

ENTRADA

EDIFICIO CONTROL
12,25 m²

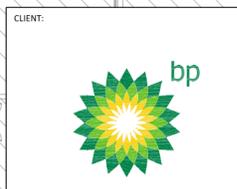
MARQUESINA:
306,67 m²

TIENDA

STOP

SALIDA

CARRETERA AZUCARERA-INTELHORCE



NO.	DATE	REVISION DESCRIPTION
rev.	FECHA	OBSERVACIONES
rev.0	01-03-2020	
rev.1	05-11-2020	

CONFIDENTIALITY STATEMENT:
 THE RECIPIENT OF THESE MATERIALS UNDERSTANDS THAT COPYRIGHT IN THE MATERIALS OWNED BY BP, AND ALSO THAT THE MATERIALS CONTAIN PRIVILEGED AND CONFIDENTIAL BUSINESS INFORMATION OF BP. ACCORDINGLY, THE RECIPIENT AGREES TO RETURN THESE MATERIALS IN STRICT CONFIDENCE AND AGREES NOT TO DISCLOSE THESE MATERIALS TO ANY OTHER PARTY AND FURTHER AGREES NOT TO MAKE COPIES OF THE MATERIALS. THE RECIPIENT AGREES TO USE THE MATERIALS ONLY FOR THE LIMITED PURPOSE FOR WHICH BP HAS MADE THE MATERIALS AVAILABLE, AND FURTHER AGREES TO RETURN ALL MATERIALS TO BP EITHER UPON COMPLETION OF THE EXTENDED PURPOSE OR UPON THE REQUEST OF BP, WHICHEVER COMES FIRST.

DEVELOPMENT INFORMATION:
 DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO
 PLAN ESPECIAL DE INSTALACION DE SUMINISTRO DE CARBURANTES

SITE ADDRESS:
 CTRA. AZUCARERA - INTELHORCE, 37 (MÁLAGA).

DESIGNED BY:

 ROCIO GARCIA INTELHORCE
 ARQUITECTO
 Colegiado Nº 4.451 C.O.A. Granada
 Calle Espinosa Nº 2, 1ª planta, P.I. LA ROSA V
 C.P. 18330 Churruarín (Granada)
 Teléfono: 615 413 644

CHECKED BY: CA APPROVAL

DRAWN BY: R. GARCÍA

VERSION: V. A **PROJECT NO.:** 2_2020

PROMOTOR: ESTACIÓN DE SERVICIO LA PEÑITA S.A.

DRAWING TITLE: IMPLANTACIÓN 2. PLANO CIRCULACIONES

SHEET NO.: D.A.E-6

ESCALA: 1/200

- CIRCULACIÓN VEHICULOS PESADOS
- CIRCULACIÓN VEHICULOS LIGEROS
- RECORRIDOS ACCESIBLES