

MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA.

**ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE
IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.**

**PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE INSTALACIÓN DE
SUMINISTRO DE CARBURANTES.**

PROMOTOR: PLENOIL S.L.

**SITUACION: CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE, N° 134A yB
C.P. 29.004 MÁLAGA**

ARQUITECTO: ROCÍO GARCIA MITELBRUM.

INDICE

INDICE:

1. ANTECEDENTES.
2. PROMOTOR DE LA ACTUACIÓN.
3. AMBITO DE LA ACTUACIÓN. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.
4. OBJETO DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. PLAN ESPECIAL.
5. DESCRIPCIÓN DE PRINCIPALES AFECCIONES TERRIOTIRALES Y AMBIENTALES EXISTENTES. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO FÍSICO, SOCIOECONÓMICO Y DEMOGRÁFICO DE LAS POBLACIONES Y ZONAS AFECTADAS POR LA ACTUACIÓN.
6. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN, CRITERIOS DE SELECCIÓN Y ALTERNATIVA ELEGIDA.
7. IDENTIFICACIÓN Y ANALISIS PRELIMINAR DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA SOBRE LA SALUD DE LAS POBLACIONES EXISTENTES Y O PREVISTAS.
 - 7.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS POSIBLES IMPACTOS.
 - 7.2. VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS.
 - 7.3. ANALISIS DE LA AFECCIÓN A LA SALUD.
8. PLANOS.

MEMORIA

1. ANTECEDENTES.

En la actualidad se está tramitando un Plan Especial para la Implantación de una Instalación de suministro de carburantes en el interior de una parcela de suelo urbano industrial, sita en la Carretera Azucarera Intelhorce nº 134 A y B de la localidad de Málaga. La tramitación se está realizando ante el Excmo. Ayuntamiento de Málaga.

En el transcurso de dicha tramitación, el Ayuntamiento ha decidido acogerse al trámite de Consultas Previas establecido en el Decreto 169/2014. Por lo tanto, la presente Memoria justificativa se redacta en cumplimiento del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto de la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, al objeto de consultar si el Plan Especial ha de someterse o no a la evaluación de impacto en la salud antes de empezar la tramitación y sin necesidad de tener que elaborar dicho documento, para lo que deberá formularse la solicitud según el Modelo recogido en el Anexo IV del Decreto y seguir el trámite indicado en el artículo 13.

Así, en el artículo 13 del Capítulo III sobre la Evaluación de Impacto en Salud de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico, se establece lo siguiente:

“ Artículo 13. Consultas previas.

1. Las personas o administraciones promotoras de instrumentos de planeamiento podrán dirigirse al órgano competente para emitir el informe de evaluación del impacto en la salud, de conformidad con lo establecido en el artículo 5, para obtener información sobre el alcance, amplitud y grado de especificación con el que debe realizarse la valoración del impacto en la salud, así como, sobre los factores, afecciones y demás consideraciones que, de acuerdo con la información de que disponga la Consejería competente en materia de salud, deban tenerse en cuenta para valorar el impacto en la salud del instrumento de planeamiento que pretende tramitar.

2. La solicitud de información se realizará, según modelo establecido en el Anexo IV, antes de iniciar la tramitación del instrumento de planeamiento y deberá incluir, al menos, una memoria resumen que contenga información sobre:

a) Identificación de la persona o administración promotora del instrumento de planeamiento.

b) Ámbito de actuación, situación y emplazamiento, con cartografía adecuada.

c) Objeto del instrumento de planeamiento, descripción y justificación.

d) Descripción de principales afecciones territoriales y ambientales existentes.

e) Alternativas de ordenación, criterios de selección y alternativa elegida.

f) Identificación y análisis preliminar de los potenciales impactos significativos de la ordenación propuesta sobre la salud de las poblaciones existentes y/o previstas.

3. Recibida dicha información, en el plazo de quince días, el órgano competente para emitir el informe de EIS comunicará al solicitante su parecer sobre el alcance, amplitud y grado de especificación de la información que debe contener la valoración de impacto en salud, sin perjuicio de que en fases

posteriores de la tramitación y una vez examinada la documentación prevista en el artículo 6, pueda requerir información adicional.

4. En caso de no facilitar la información básica sobre el proyecto antes mencionada, el órgano competente para emitir el informe de EIS no podrá pronunciarse sobre los extremos anteriores. En todo caso, comunicará dicho hecho en el mismo plazo previsto en el apartado anterior al promotor y le facilitará cualquier información que obre en su poder y que pueda ser de utilidad para la elaboración de la valoración de impacto en la salud.

5. El transcurso del plazo establecido en los apartados anteriores sin comunicación expresa por parte del órgano competente para emitir el informe de EIS facultará a la persona o administración promotora para iniciar la tramitación del instrumento de planeamiento, sin perjuicio del necesario sometimiento del mismo a la evaluación de impacto en la salud, en su caso, de acuerdo con lo regulado en este Decreto."

2. AGENTES INTERVINIENTES.

2.1. PROMOTOR.

PROMOTOR: PLENOIL S.L.

DOMICILIO SOCIAL: Calle de Torrelaguna 64, Edificio Fiteni III, Planta 2.

POBLACIÓN: 28043 Madrid.

CIF: B93275394

REPRESENTANTE: D. José Rodríguez de Arellano Asensi.

DNI-00387136T

2.2. AUTOR DE LA MEMORIA PARA LA CONSULTA.

El autor de la presente Memoria Justificativa para Consulta previa es Rocío García Mitelbrum, arquitecto colegiado nº 4.451 del C.O.A. Granada, como miembro del Estudio de Ingeniería y Arquitectura INCUDI SLP.

3. AMBITO DE LA ACTUACIÓN. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

La parcela objeto de este Plan Especial se encuentra en Carretera Azucarera-Interhorce nº 134A y nº 134B, de la localidad de Málaga, que cuentan con referencia catastral 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER, respectivamente,

Según las notas simples que se adjuntan con el P.E documento, las fincas que serán objeto de Agrupación son:




- Finca de Málaga Sección 3ª Nº: 2208/A. Código Registral Único:29019000595022. Con una superficie de quinientos once metros con cincuenta decímetros cuadrados. Construida: doscientos cuarenta y un metros con cincuenta decímetros cuadrados.

Propietario: Sistemas Mobiliarios Oficinas S.L.

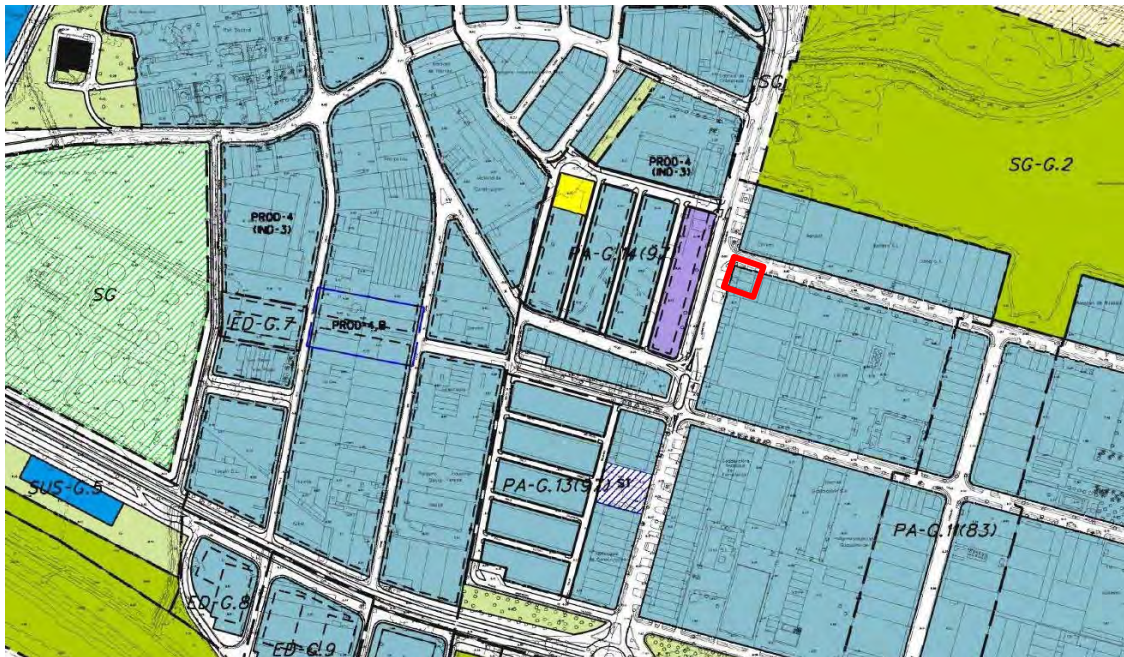
Inscrita en el Registro de la Propiedad Número Uno de Málaga en Tomo 2022, Libro 161, Folio 53, Alta 3.

- Finca de Málaga Sección 3ª Nº: 2210/A. Código Registral

CLASIFICACION DE SUELO

SUELO NO URBANIZABLE	
SUELO URBANIZABLE	
SUELO URBANO	

PLANO DE CALIFICACIÓN DEL PGOU DE MALAGA.



LEYENDA PLANO DE CALIFICACIÓN DEL PGOU DE MALAGA.

ORDENACION PORMENORIZADA

CALIFICACIONES	
	CIUDAD HISTÓRICA - Centro
	CIUDAD HISTÓRICA - Parcela Norte
	CIUDAD HISTÓRICA - Trinidad Parcela
	MANZANA CERRADA
	ORDENACION ABIERTA
	CIUDAD JARDIN
	COLONIA TRADICIONAL POPULAR
	CTP-1 AFECTADA POR SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DEL OPMT SOMETIDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS
	CTP-1 EN DMPT SOMETIDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS
	UIAS UNIFAMILIAR ASLADA
	UAD UNIFAMILIAR AOSADA
	HOTELERO
	PRDO PRODUCTIVO 1/2/3
	PRDO-4 PRODUCTIVO 4
	PRDO-5 PRODUCTIVO 5
	CO COMERCIAL
	ZONA AFECTADA POR SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DEL OPMT SOMETIDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS

DOTACIONES	
	ESPACIO LIBRE
	EQUIPAMIENTO
	E EDUCATIVO
	S SERVICIO DE INTERES PÚBLICO Y SOCIAL
	D DEPORTIVO
	A ESPACIO LIBRE O EQUIPAMIENTO PRIVADO
	Superficie libre de edificación
	SISTEMA LOCAL TÉCNICO
	VIARIO LOCAL

DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS	
	PROTECCIÓN INTEGRAL
	PROTECCIÓN ARQUITECTÓNICA
	PROTECCIÓN ARBOREA
	JARDIN CATALOGADO
	TRAZADO ACUEDUCTO DE SAN TELMO
	DELIMITACIÓN DE CALIFICACIONES
	LÍNEA LÍMITE EDIFICACIÓN
	DESLINDE MARÍTIMO TERRESTRE VIGENTE
	DESLINDE MARÍTIMO TERRESTRE PROPUESTO
	DESLINDE MARÍTIMO TERRESTRE VIGENTE Y PROPUESTO COINCIDENTE
	LÍNEA DE RIBERA PROPUESTA COINCIDENTE CON DESLINDE MARÍTIMO TERRESTRE VIGENTE
	LÍNEA DE RIBERA DE MAR
	LÍNEA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN

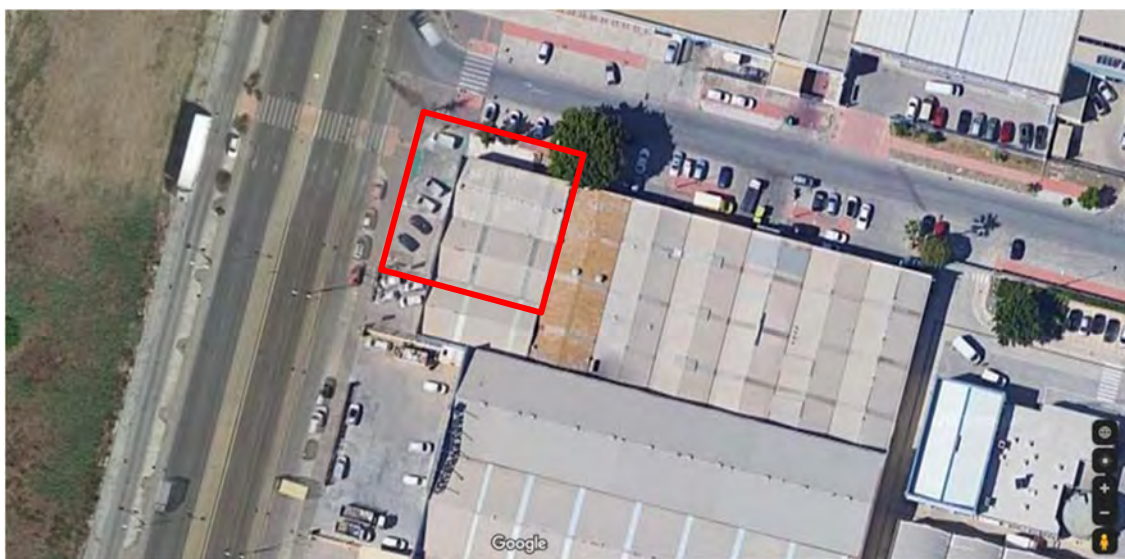
4. OBJETO DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. PLAN ESPECIAL.

El Plan Especial tiene por objetivo la implantación de una instalación de suministro de carburantes dentro de unas parcelas urbanas, que se van a agrupar, de la localidad de Málaga. Dicha parcela está clasificada como suelo urbano consolidado y calificada como Productivo 4.

El 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".

Hay que decir que, en las parcelas actuales del Plan Especial, existen edificaciones e instalaciones de tipo industrial. Previo a la construcción de la ISC se deberán demoler las construcciones, para lo que se deberá presentar un proyecto de demolición, del que no es objeto ni el Plan Especial, ni la presente Memoria resumen, tan solo se pone de manifiesto a título informativo.

El alcance del plan se limita a la zona delimitada por las dos parcelas en la que se ubica la instalación de suministro de carburantes. Esta zona es la que se delimita en la foto aérea posterior.



El Plan Especial se redacta para justificar la implantación de la ISC dentro de las parcelas que se van a agrupar 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 ligeros, como del camión 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. En base a lo cual se redacta la presente memoria resumen.
- Justificación de los requisitos exigibles a las instalaciones.
- 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 63 de la Ley 7/2021 de 1 de diciembre, Ley de Impulso para la Sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA).
- 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.

5. DESCRIPCIÓN DE PRINCIPALES AFECCIONES TERRITORIALES Y AMBIENTALES EXISTENTES. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO FÍSICO, SOCIOECONÓMICO Y DEMOGRÁFICO DE LAS POBLACIONES Y ZONAS AFECTADAS POR LA ACTUACIÓN.

El emplazamiento del Plan Especial para la Implantación de la instalación de suministro de Carburantes se encuentra la Ctra. Azucarera Intelhorce nº 134ª y B de la localidad de Málaga en las parcelas catastrales 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER, tal y como queda definido en los planos 1 y 2 adjuntos. La población que principalmente podría verse afectada por esta actuación es la de la localidad de Málaga, por lo que se describirán las principales características de este municipio, a nivel económico, demográfico y entorno físico.

Demográficamente, se analizará la población más vulnerable (según la definición del D. 169/2014) dentro de un radio de 1.000 m, medido desde los principales focos que podrían emitir COVS (surtidores), y se hará hincapié en el radio más próximo a la actividad de 100 m. De este modo, se pretende detectar las posibles ubicaciones cuya cercanía a la implantación de la ISC es extrema. En la presente Memoria se realizará un breve estudio, siempre teniendo en cuenta que una vez que se haya aprobado definitivamente el Plan Especial, se redactará un proyecto técnico de la instalación y también una VIS donde se describirán y justificarán de manera pormenorizada todos los impactos, sus afecciones y las medidas correctivas.

No obstante, en la presente Memoria se analizarán las actividades o lugares que están dentro de dicho radio, poniendo especial hincapié en colegios, institutos, hospitales, guarderías, residencias, etc. dado que se definen como "la población más vulnerable" frente a cualquier tipo de contaminación ambiental, sobre todo de

tipo atmosférica. Todo ello, en base a la definición que establece el Decreto 169/2014 para la población vulnerable:

“Población vulnerable: *Población o grupo de población que, por su fisiología, estado de salud, hábitos de vida o situación socioeconómica está más expuesta a desarrollar efectos adversos para la salud.”*

El ANEXO P-8. “Análisis preliminar de impactos en salud”, del manual para la evaluación de impacto en salud de proyectos sometidos a instrumentos de prevención y control ambiental en Andalucía, define:

“Grupos vulnerables: *poblaciones cuya capacidad de resistir o sobreponerse a un impacto es notablemente inferior a la media, ya sea por sus características intrínsecas o por circunstancias sobrevenidas de su pasado.”*

Estos grupos de población solamente pueden encontrarse en los lugares indicados anteriormente, y no en los propios hogares.

Este breve estudio se basará en la planimetría que ofrece la AGE (Asociación de Geógrafos Españoles), ayudado con la planimetría que ofrece la Junta de Andalucía (INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA), así como el Callejero Digital de Andalucía Unificada (CDAU), el Instituto Geográfico Nacional (Visor Iberpix) y la aplicación Google Maps.

5.1. ENTORNO FISICO.

El análisis de este factor se hará en dos fases:

1. A nivel general.
2. Afección directa del entorno de la parcela, radio de 1.000 m de afección.

1. A nivel general

Málaga es la capital de la provincia homónima, situada en la comunidad autónoma de Andalucía, situada en la Costa del Sol.

Según el censo del INE, para 2021 alberga una población de 577.405 habitantes (densidad poblacional de 1.459,17 hab./km²).

Su extensión es de 398 km², extendiéndose desde las sierras litorales de la península hasta el mar mediterráneo. Se encuentra a una media de 11 msnm .

A continuación, se muestra la ubicación de la ciudad de Málaga:



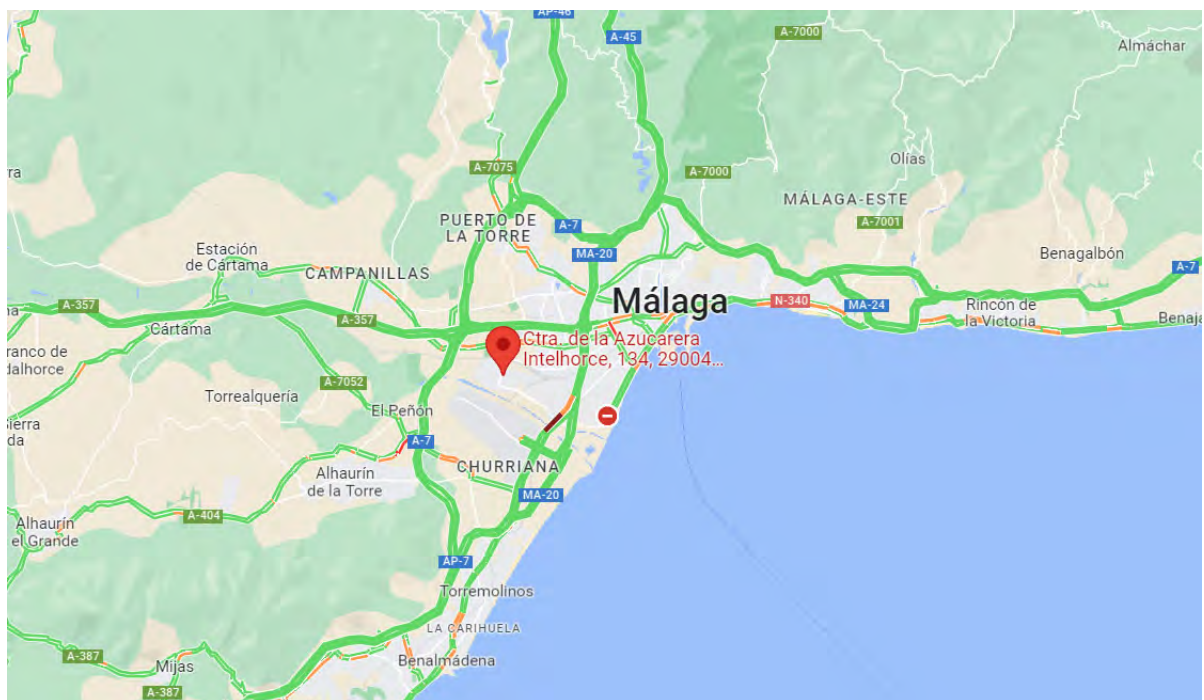
Mapa 1: Localización de Málaga respecto a España.

Fuente: WIKIPEDIA.

Geográficamente, Málaga se encuentra en una buena posición, dado que es atravesada de este a oeste por la Autovía del Mediterráneo (A-7), vía de acceso principal a la Instalación de Suministro a través de la MA-20, y por la AP-7. Estas vías sirven de conexión con el aeropuerto, y por el otro lado, con Marbella y Algeciras.

Gracias a su buena conexión de la red de carreteras, Málaga cuenta con el consorcio de Transporte Metropolitano del área de Málaga, así como de una red de autobuses interurbanos que da servicio a numerosas urbanizaciones que se encuentran entre municipios colindantes.

A continuación, se muestra una imagen donde se detallan las carreteras que dan acceso a la ciudad de Málaga y a la Instalación de Suministro, así como la densidad de tráfico y zonas de mayor paso de tráfico. Como se puede observar en dicha imagen, la instalación se pretende ubicar en uno de los puntos de mayor densidad de tráfico.



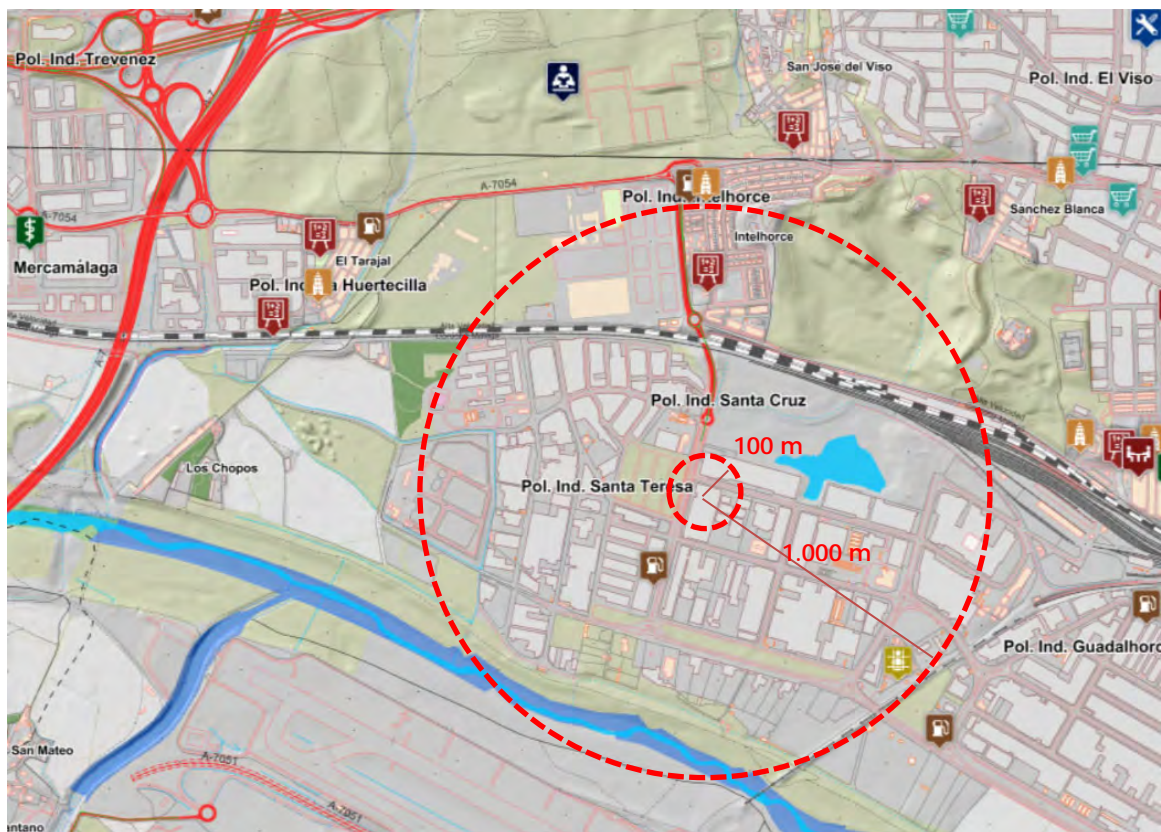
Mapa 2: Mapa de principales vías de comunicación de la Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos Málaga y sus alrededores. Densidad de tráfico y zonas de mayor paso de tráfico. Fuente: Google Maps.

En base a lo anterior, queda acreditado que esta ubicación es un **enclave perfecto para desarrollar un Plan Especial para la implantación de una instalación de suministro de carburantes** por ser una zona muy transitada en el corazón de un polígono industrial, por ser un lugar accesible y directo desde la autovía A-7 a través de la MA-20 y la Carretera Azucarera Intelhorce.

2. Afección directa del entorno de la parcela, radio de 1.000 m de afección.

Se considera necesario describir con mayor profundidad el entorno directamente circundante a la parcela de actuación. Para ello, tal y como se describe en el artículo 3.c del Decreto 169/2014, que con la entrada en vigor del Decreto-ley 2/2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva de Andalucía ha sido modificado, se traza un radio de 1.000 m medido desde los principales focos que podrían emitir COVS (surtidores). Aunque este extremo se exige a la hora de realizar la VIS del proyecto de actividad, se va a desarrollar brevemente en la presente Memoria para poner de manifiesto la afección directa en el entorno que el Plan Especial para implantación de la ISC podría tener.

A continuación, se muestra una captura del Callejero Digital de Andalucía Unificado, donde se han marcado todas las actividades disponibles en el mapa.



En el mapa se aprecia que en la zona próxima existente en un radio de 100m no existe ninguna zona vulnerable (hospitales, colegios, residencias, etc). No obstante sí aparece el CEIP Intelhorce y una Guardería (Mommy Land), pero se ubican a una distancia de 700 y 800 respectivamente. También existe Centro de Inserción Social que se ubica a unos 900 m. Todas las actividades susceptibles de afectar a población sensible se han localizado fuera de la zona de 100m; así, a simple vista, tan solo existen actividades industriales perfectamente compatibles con la implantación de la ISC que plantea el Plan Especial y solares todavía vacíos.



Se han detectado los siguientes núcleos, con sus correspondientes distancias a la actuación:

1. C.E.I.P. Intelhorce, C/ Jose María Jacquard, nº18, 29.196 Málaga. (700 m)
2. Guardería Mommy Land. C/ Belgica Nº 2, 29.650 Málaga (Dist. 800 m)
3. Centro de Inserción Social. Pasaje Diego el Perote nº 1, 29.004 Málaga (900 m)

Por lo tanto, dentro del radio de los 100 m no se ha detectado ninguna actividad vulnerable, y dentro del de 1000 m, la única existe que realmente se pudiera considerar vulnerable es el C.E.I.P. y la Guardería, no obstante, se ubica a más de 700m.

No obstante, y teniendo en cuenta todo la afluencia, densidad poblacional, y rangos de edad, se espera que la posible afección a la salud de la misma sea insignificante y más teniendo en cuenta que se ubican al otro lado de la A-357.

Es importante aclarar que, realmente son susceptibles de estar expuestos a una ínfima cantidad de COVS los clientes que vayan a repostar y estén a una distancia inferior a 2 m del surtidor. Para este caso, también es improbable que sufran efectos negativos sobre la salud, dado que el tiempo de exposición es mínimo (entre 3 y 5 min que puede durar un repostaje) y no continuado en el tiempo.

Para realizar un análisis más exhaustivo de la población más cercanas, se procede a consultar el Catálogo de Barrios Vulnerables que ofrece el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España. Para la Provincia de Málaga, se ha podido comprobar que **la zona de desarrollo del**

Plan Especial para implantación de la Instalación de Suministro de Carburante no se encuentra en zona vulnerable desde el punto de vista de los indicadores que analiza el Ministerio. Para identificar la vulnerabilidad de la zona se utilizan dos series de Indicadores de Vulnerabilidad:

1. Los 3 IBVU Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana (paro, nivel de estudios y vivienda), disponibles para 1991, 2001 y 2011, y
2. la serie del Indicador de Inmigración, disponible para 2006 y 2011.

En la zona objeto del proyecto se identifican zonas con riesgo de inmigración y vulnerabilidad.



Mapa: Localización de barrios Vulnerables en la zona objeto del proyecto. Fuente: Gobierno de España, Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana. Web: <http://appspre.fomento.gob.es/barriosvulnerables>.

Se concluye que, pese a que el Plan Especial para Implantación de Instalación de Suministro de carburantes no se implantará en una zona clasificada como vulnerable, en el municipio de Málaga, sí que se encuentran zonas clasificadas como zona vulnerable con respecto a los niveles de vulnerabilidad urbana. No obstante, dicha implantación generará los siguientes impactos positivos en la zona:

1. Al existir mayor competencia entre este tipo de actividades que se pretenden implantar con el Plan Especial (estaciones de servicio, instalaciones de suministro de carburantes, etc.), los precios del combustible bajarán, lo que hace que sean más asequibles para la población en paro o los que cuenten con una situación económica complicada.
2. La implantación generará puestos de trabajo directos e indirectos durante la fase de ejecución y explotación para la población del municipio o

colindantes, por ejemplo: albañiles para la obra, peones de obra, transporte de combustible, personal de mantenimiento, etc. Esta mano de obra puede proceder de estas áreas vulnerables. En su debido momento se publicarán las ofertas de trabajo pertinentes para que la población pueda acceder a ellas.

Climatología.

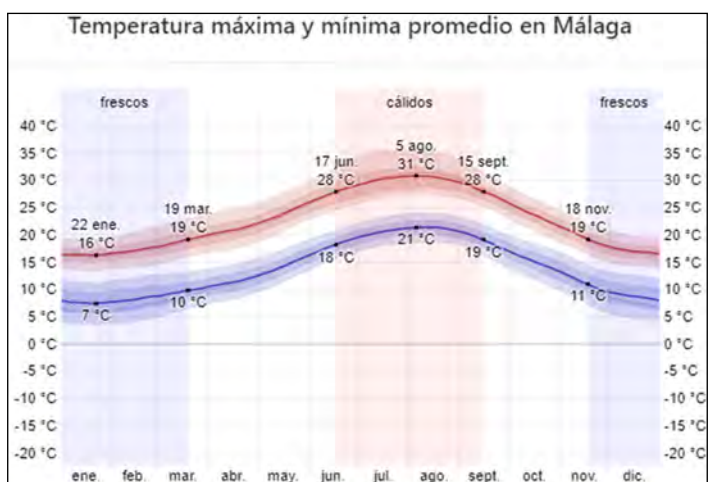
Dado que resulta imposible estudiar el clima únicamente en el entorno de posible afección se estudiará el mismo a nivel del municipio. Esta estimación es bastante acertada, dado que raramente, y sólo en puntos muy localizados del planeta, dentro de un mismo municipio existen varios tipos de clima distintos.

El clima de Málaga es un clima mediterráneo, se caracteriza por veranos cortos, cálidos, áridos y mayormente despejados, y los inviernos son largos, frescos, ventosos y parcialmente nublados. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 7°C a 31°C, y rara vez baja a menos de 3°C o sube más de 36°C.

Temperatura

La temporada calurosa dura 2,9 meses, del 17 de junio al 15 de septiembre, y la temperatura máxima promedio es más de 28°C. El mes más cálido del año en Málaga es agosto, con una temperatura máxima promedio de 30°C y mínima de 21°C.

La temporada fresca dura 4,0 meses, del 18 de noviembre al 19 de marzo, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 19°C. El mes más frío del año en Málaga es enero, con una temperatura mínima promedio de 8°C y máxima de 16°C.



Fuente: <https://es.weatherspark.com>

Precipitación – Lluvia

Para mostrar la variación durante un mes y no solamente los totales mensuales, se muestra la precipitación de lluvia acumulada durante un periodo móvil de 31 días centrado alrededor de cada día del año.

La temporada más lluviosa dura 7,5 meses, de 27 de septiembre a 13 de mayo, con una probabilidad de más del 11 % de que cierto día será un día mojado. El mes con más días mojados en Málaga es diciembre, con un promedio de 6,3 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.

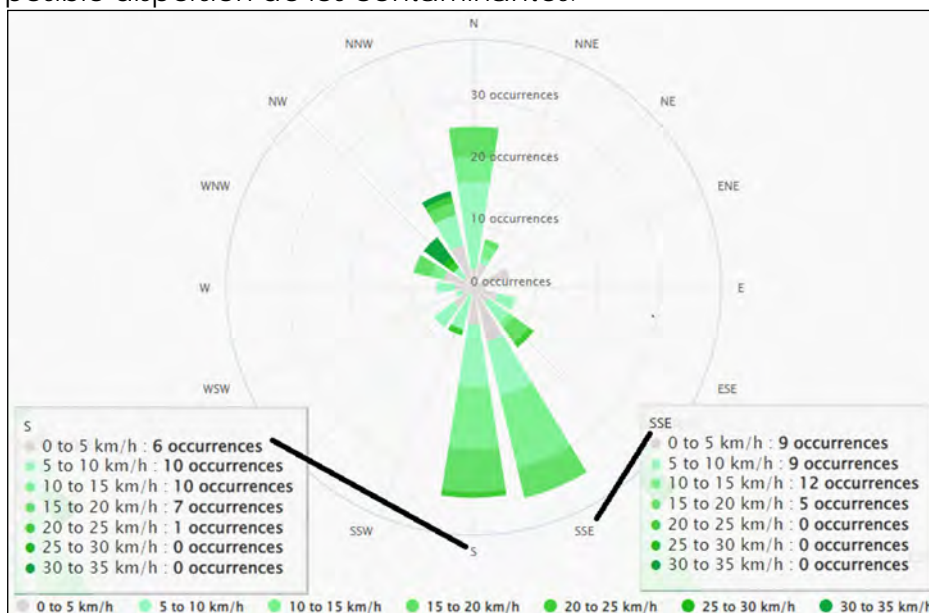
La temporada más seca dura 4,5 meses, del 13 de mayo al 27 de septiembre. El mes con menos días mojados en Málaga es julio, con un promedio de 0,1 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.



Probabilidad diaria de precipitación en Málaga Fuente: <https://es.weatherspark.com>

Rosa de los vientos:

La actividad a implantar se encuentra ubicada al Oeste de la ciudad de Málaga. A continuación, se analizan los vientos predominantes para evaluar la posible dispersión de los contaminantes.



Fuente: www.meteoblue.com. Periodo de retorno 30 años.

La Rosa de los Vientos muestra la distribución de la velocidad, dirección y número de veces al año que el viento sopla a una intensidad (km/h) concreta, para un municipio determinado, en este caso, Málaga. La rosa de los vientos está representada para ráfagas de viento a 10 m sobre el suelo, donde la longitud del rayo muestra la dirección y la velocidad con la que sopla el viento para esa dirección.

Del gráfico, se extrae que los vientos predominantes son los procedentes de las componentes Sur-sureste (SSE) y Sur (S), con un total de 35 ocurrencias para la

SSE (9 veces con vientos <5 km/h, 9 veces con vientos de <10 km/h, 12 veces con vientos <15 km/h, 5 veces con vientos <20 km/h) y un total de 34 ocurrencias para la S (6 veces con vientos <5 km/h, 10 veces con vientos <10 km/h, 10 veces con vientos <15 km/h, 7 veces con vientos <20 km/h y 1 vez con vientos <25 km/h), siendo los más comunes, vientos con rangos comprendidos entre 1-5 km/h, por lo que la dispersión de los posibles contaminantes emitidos (COVs y benceno) no se verá favorecida por el viento por estas velocidades tan bajas.

La única actividad vulnerable que se han localizado se encuentran a leste de la instalación, por lo que los vientos no afectarán a las mismas.

Tras lo anterior, queda justificado que la influencia del viento no será un factor determinante para la dispersión de los contaminantes atmosféricos, COVs y BTEX, por lo que la probabilidad de que los COVs y BTEX afecten a la salud humana es ínfima.

Del presente estudio del clima se puede concluir que es un clima caracterizado por veranos cortos, calientes y bochornosos e inviernos fríos, con temperaturas agradables durante todas las estaciones del año. **El mismo ni favorece ni perjudica a la implantación de la ISC que se plantea con el Plan Especial**, tampoco aumenta o disminuye las posibles afecciones ambientales que perjudicarían a la salud.

5.2. ENTORNO SOCIOECONÓMICO.

Al igual que con el factor clima, el entorno socioeconómico se analiza solamente a nivel global para ver cómo puede afectar la actividad en la calidad de vida del municipio completo y no solo en un punto específico.

La actividad socio-económica predominante, a 2020, según *"la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad"* es el **Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos de motor y motocicletas (G)**, existiendo **13.011 establecimientos** dedicados a esta actividad.

La segunda, son las Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas (M) con 6.285 establecimientos dedicados a esta actividad y la tercera es la Construcción (F), con 4.399 establecimientos dedicados a ello.

La agricultura no aparece en el ranking de actividades económicas predominantes obtenido de la "Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía", debido a que en esta página web no se considera la agricultura como una actividad económica.

La implantación de la ISC que plantea el Plan Especial no afectará a la calidad de vida en el sector agrario, dado que no se venderán combustibles para la maquinaria agrícola, tampoco favorecerá ni perjudicará la economía de este sector.

Sin embargo, **beneficiará a los sectores G, M y F**, definidos anteriormente, dado que al ser una Instalación de Suministro de carburante "low cost" garantizará un suministro de combustible competitivo y más barato, lo que se traducirá en unos menores costes para estos 3 sectores. El tener menos costes se traduce en unos beneficios mayores, lo que podría incluso llegar a afectar a la contratación de más trabajadores, generando mayor calidad de vida.

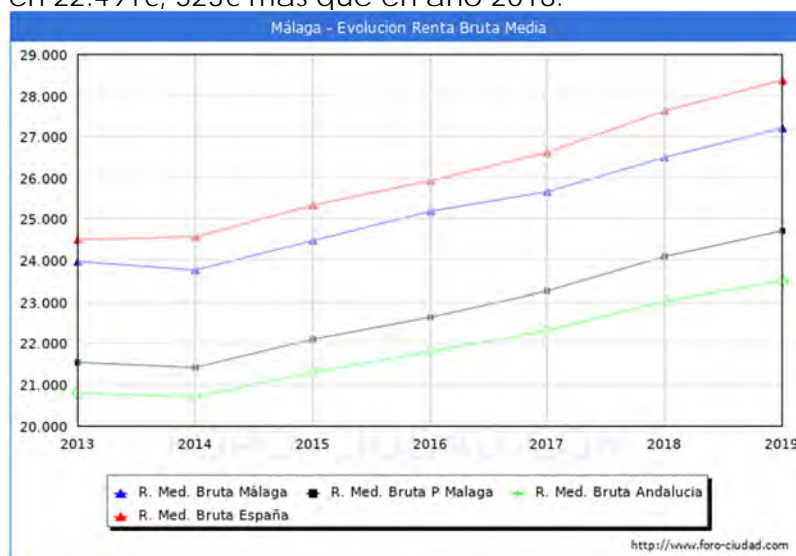
Renta bruta media.

La renta bruta media consiste en la renta media por declaración de IRPF, incluyendo todas las rentas recibidas en el año por unidad familiar de los individuos del municipio, dependiendo de la modalidad de la declaración (individual o conjunta). La renta bruta media del municipio se obtiene a partir de la renta bruta entre el número de declaraciones por año.

Es importante conocer la renta bruta media de un municipio, ya que, gracias a esto, nos podemos hacer una idea de la riqueza económica que tiene un municipio respecto a otros y ver como influenciará en un futuro la implantación de la Instalación de Suministro.

El concepto de renta bruta media ofrece datos sobre la renta por persona bruta antes de reducciones, mínimos y gastos deducibles de los declarantes, incluyendo: trabajo, capital mobiliario, capital inmobiliario, rentas de actividades económicas, ganancias patrimoniales y rentas exentas.

Según los datos hechos públicos por el Ministerio de Hacienda, la renta bruta media por declarante en el municipio de Málaga en 2019 fue de 27.224€, 715€ más que en el año 2018. Una vez descontada la liquidación por IRPF y lo aportado a la Seguridad Social, la renta disponible media por declarante se situó en 22.491€, 523€ más que en año 2018.



Fuente: Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

En 2019, Málaga se sitúa como el municipio nº4 con una mayor renta bruta media de la provincia de Málaga, y en la posición nº 29 en la comunidad de Andalucía, el nº 802 a nivel nacional (sin contar con Euskadi y Navarra).

El presente Plan Especial que se desarrolla para la implantación de una ISC contribuirá a elevar la renta bruta media del municipio debido a los posibles empleos directos que generará y la gran cantidad de empleos indirectos (transportistas, constructores, gestores de residuos, etc.).

5.3. ENTORNO DEMOGRÁFICO.

Para poder hacer un estudio demográfico de Málaga en el que queden recogidos todos los datos que puedan ser interesantes para identificar y evaluar la posible afección a la población, se va a empezar analizando el municipio en

su conjunto, para posteriormente analizar detalladamente el radio de población expuesto, teóricamente, a la presente actuación.

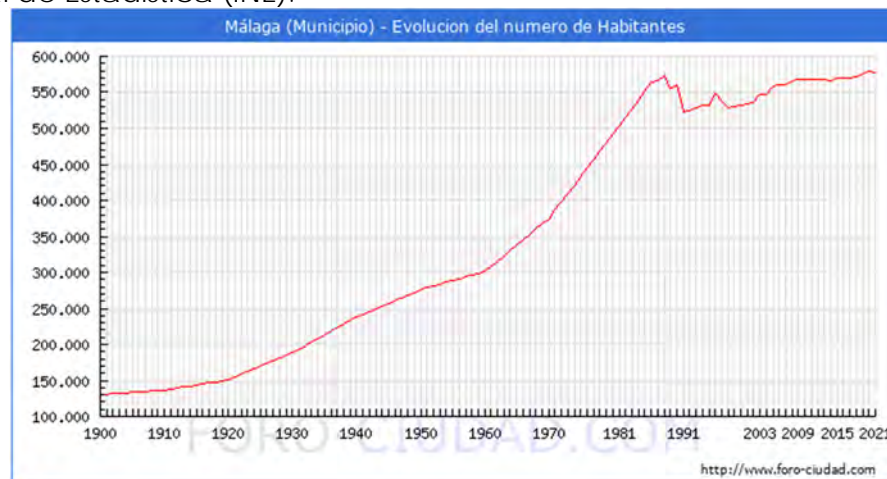
El análisis de este factor se hará en dos fases:

1. A nivel general.
2. Afección directa del entorno de la parcela, radio de 1.000 m de afección.

- **A nivel general**

Según los datos publicados por el INE a 1 de enero de 2021, el número de habitantes en Málaga capital es de 577.405, 1.055 habitantes menos que en el año 2020.

En el grafico siguiente se puede ver cómo ha ido oscilando el número de habitantes desde 1.900 hasta 2.021, para ver cómo ha evolucionado la población a lo largo del tiempo. Los datos han sido obtenidos del Instituto Nacional de Estadística (INE).



Fuente: INE, elaborado por foro-ciudad.

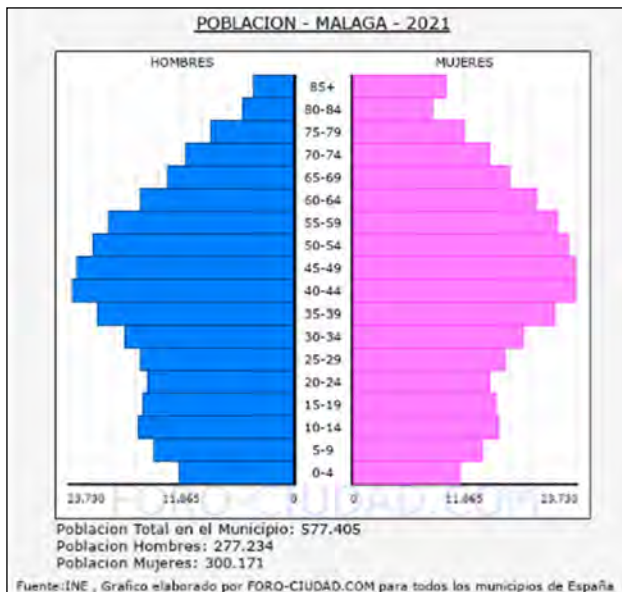
Como se puede observar en esta gráfica, el número de habitantes ha crecido exponencialmente durante el paso de los años. Al contrario de otras localidades, esta ciudad no ha visto mermada su población durante los años 50-60 causada por la emigración de la población hacia Francia, Holanda, Suiza u otros puntos de la península ibérica como Barcelona, Sevilla y Madrid. Esta ciudad se ha mantenido en auge con el paso de los años, gracias a sus buenas comunicaciones terrestres y marítimas, así como por su buen clima, el cual ha generado ser un reclamo para los jubilados extranjeros, que buscan un retiro más benigno que en sus países de origen, y de españoles en busca de oportunidades laborales.

Actualmente, la densidad de población en Málaga es de 1.459,17 habitantes por km².

El sexo femenino es levemente predominante en la población, siendo de un 51,98% para la población de 2021 frente a un 48,02% que ocupa la población masculina, sin embargo, la diferencia no es excesiva, y, por lo tanto, no es representativa en cuanto a posibles afecciones se refiere.

En todo análisis demográfico es interesante analizar el tipo de pirámide de población, éste permite ver si la población es envejecida, adulta o joven. De la

misma, se sacan los grupos de personas más vulnerables por cualquier tipo de contaminación.



Se aprecia que es una **pirámide poblacional de tipo bulbo o regresiva**, ya que la base aparece estrecha y se aprecia un ensanchamiento de la parte central y superior de la misma. Es propia de países envejecidos, con un crecimiento nulo o negativo, por tanto, su perspectiva de futuro es de descenso, y es característica de los países desarrollados.

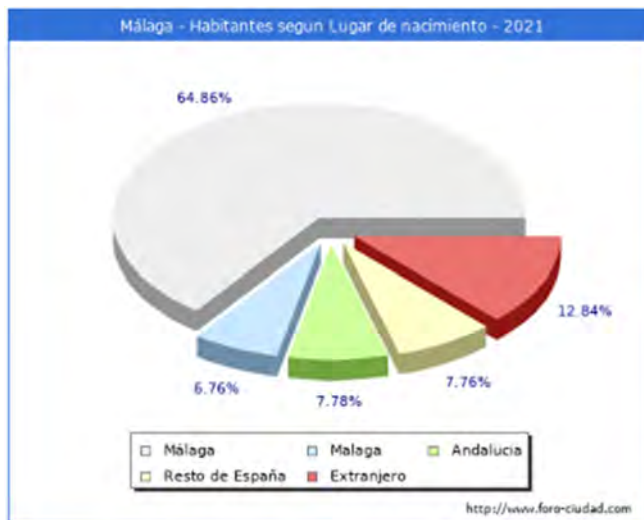
En demografía se traduce por una sociedad que tiende al progresivo envejecimiento, con una natalidad muy reducida y una mortalidad también baja. Lo que se traduce en una alta esperanza de vida. El bajo número de niños y niñas no asegura un relevo generacional natural, aunque la población pudiera sustituirse por inmigrantes.

Según este tipo de pirámide, **la población mayoritaria son los adultos (30 – 64 años), que serían los más afectados por contaminación**, dado que ocupan el mayor porcentaje de población. No obstante, son los más tolerantes ante el cambio de las condiciones y determinantes de la salud, por estar totalmente desarrollados biológicamente.

- Población inmigrante.

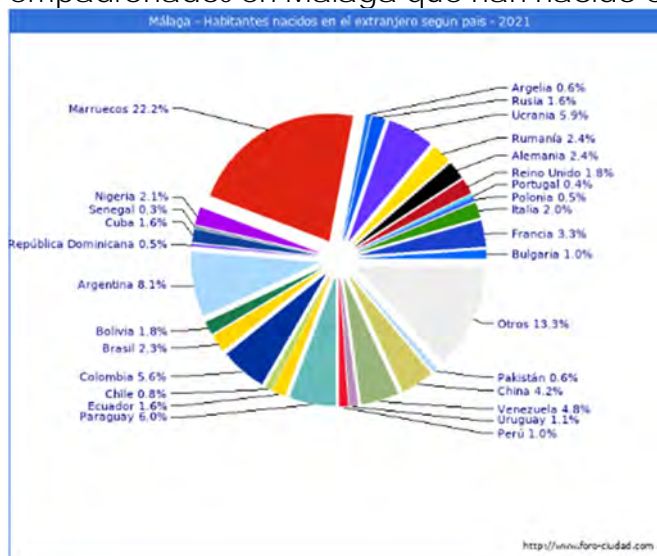
Para ver si la población extranjera que reside en Málaga puede verse afectada por la actuación, es recomendable analizar el número existente de habitantes en relación con este grupo de población, comprobándose así si está en riesgo de inclusión social.

Según los datos publicados por el INE, procedentes del padrón municipal de 2021, el 64,86% (374.490) de los habitantes empadronados en el Municipio de Málaga han nacido en dicho municipio, el 22,30% han emigrado a Málaga desde diferentes lugares de España, 6,76% (39.057) desde otros municipios de la provincia de Málaga, el 7,78% (44.932) desde otras provincias de la comunidad de Andalucía, el 7,76% (44.793) desde otras comunidades autónomas, y el 12,84% (74.133) han emigrado a Málaga desde otros países.



Fuente: INE, elaborado por foro-ciudad.

Según los datos ofrecidos por el INE en la estadística del Padrón, los habitantes empadronados en Málaga que han nacido en otros países ascienden a 74.133.



Fuente: INE, elaborado por foro-ciudad.

El número de habitantes nacidos en otros países y que residen en Málaga es medio si se compara con otros municipios de España (el 12,84 % de la población total del municipio).

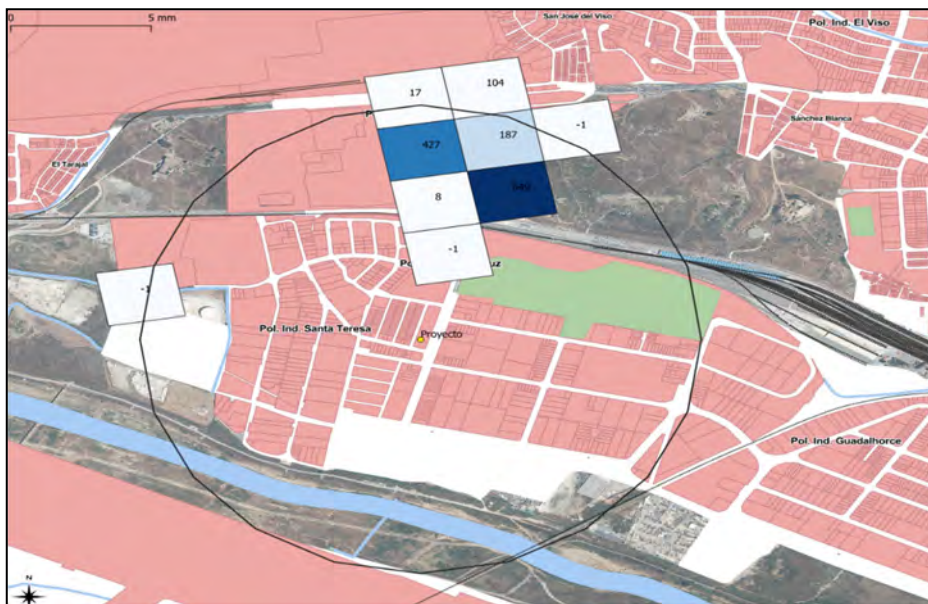
Como se ha justificado en apartados anteriores, y según el Catálogo de Barrios Vulnerables que ofrece el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España, la zona donde se plantea el Plan Especial para implantación de suministro de carburantes NO catalogada con riesgo para la inmigración. Por lo que queda acreditado que esta población no está o estará en riesgo de exclusión social.

2. Afección directa del entorno de la parcela, radio de 1.000 m de afección.

Una vez analizado el tipo de población en general, hay que hacer un **estudio de la población más cercana a la actuación dentro del radio de 1.000 m de afección.**

A la hora de realizar la VIS del proyecto de instalación de suministro de carburantes se desarrollará este apartado con toda presión, ya que se ha puesto de manifiesto en apartados anteriores que no existen actividades en el radio de influencia de 100m, y puesto que se trata de un polígono industrial, y no existen viviendas en las inmediaciones, no se prevé que exista población cercana residiendo en dicha zona de afección.

No obstante, se va a representar la población existente en la zona delimitada por el radio de 1000 m desde la zona de actuación y en la zona de para dejar constancia de la baja presencia de población en las inmediaciones.



6. **ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN, CRITERIOS DE SELECCIÓN Y ALTERNATIVA ELEGIDA.**

A continuación, se procede a describir las alternativas de ordenación que se contemplaron a la hora de redactar el Plan Especial, y se justifica de forma motivada la elección de la elegida.

6.1. **Alternativa 0.**

Se trataría de mantener la parcela en la situación actual, no llevando a cabo la implantación de la Instalación de suministro de carburantes.

El no realizar la implantación de la nueva actividad de instalación de suministro de carburantes 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.

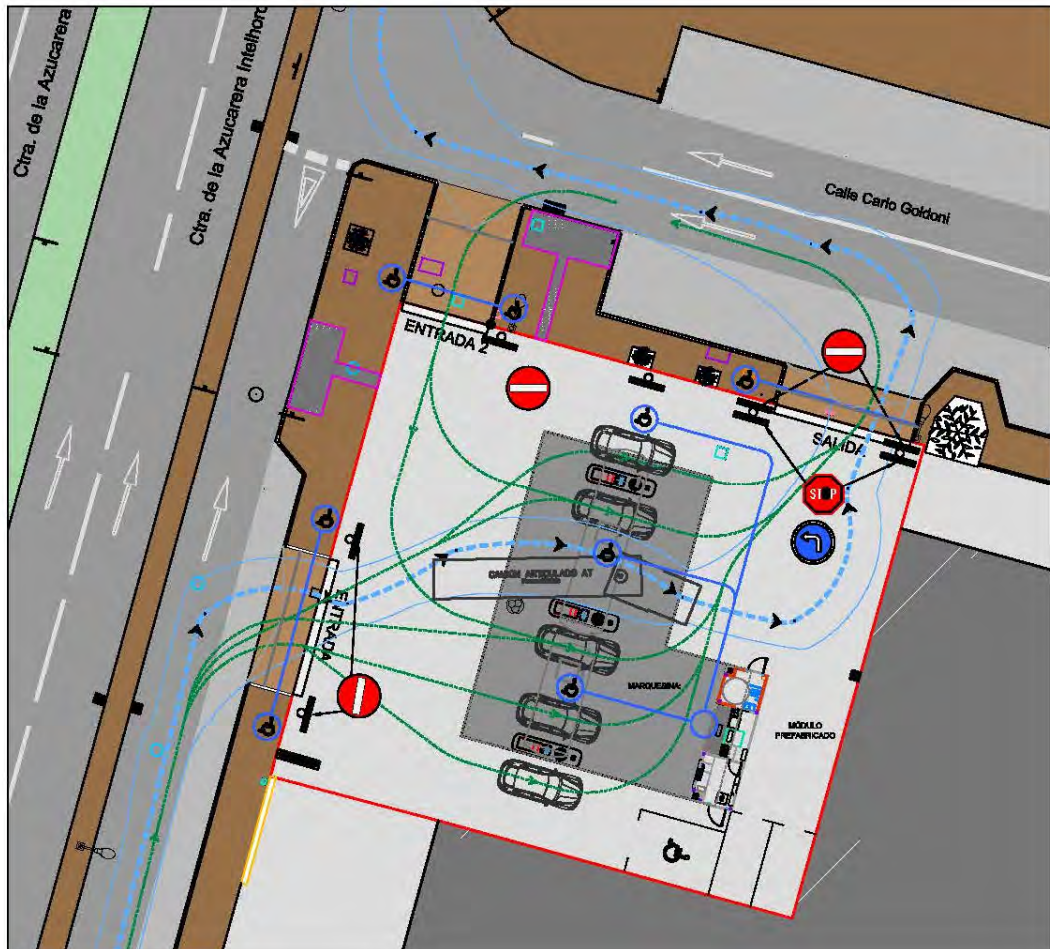
Debido a que con esta alternativa no se modifica nada no existirá ningún impacto ambiental nuevo sobre el ser humano, la fauna, la flora, los espacios naturales protegidos, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje, los bienes materiales y el patrimonio cultural.

6.2. 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 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, un edificio de control y las instalaciones propias de

este tipo de actividades, tales como depósitos enterrados, aparatos surtidores, instalación mecánica, saneamiento, electricidad, etc.

Todas estas actuaciones son las propias de este tipo de actividad y para su implantación se requiere de procesos constructivos. Éstos se limitarán a la emisión de polvo y ruidos durante la fase de obra, con la ventaja de que se realizan en un entorno urbano industrial.

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 7 de la presente memoria.

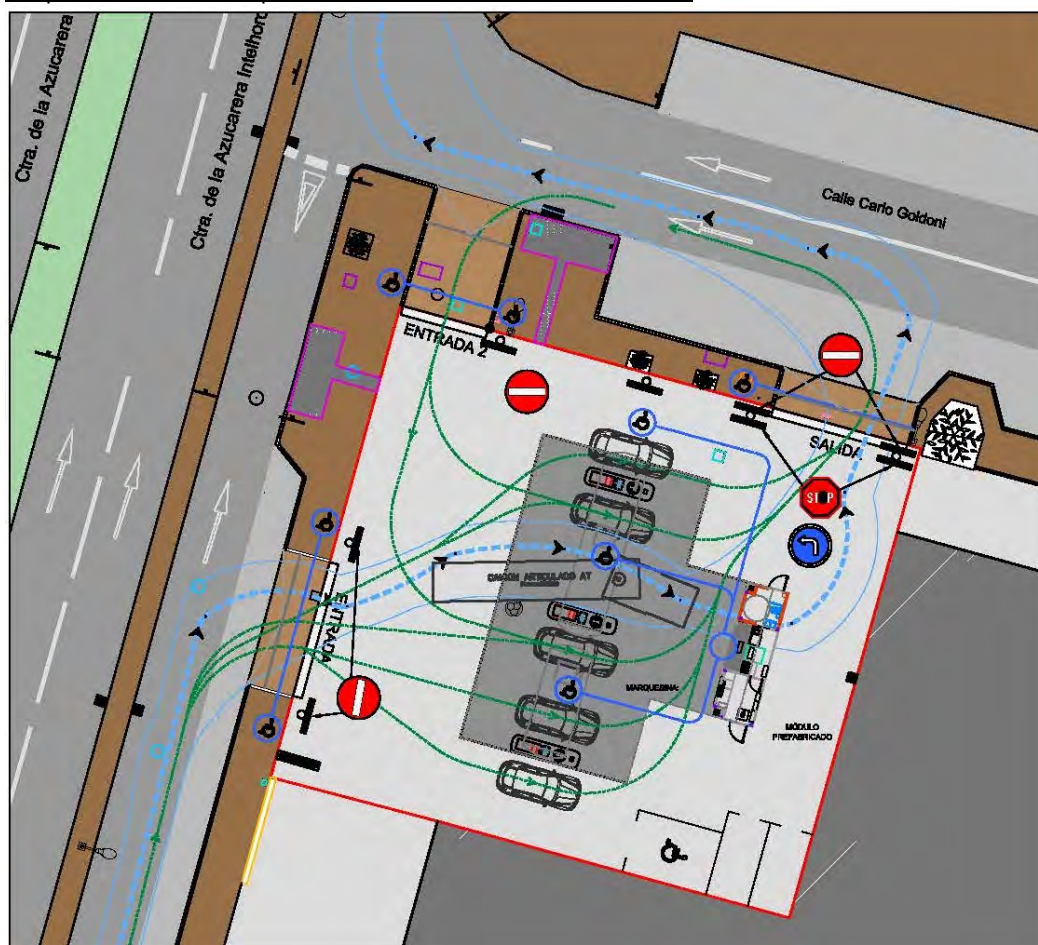
6.3. Alternativa 2.

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 cuya implantación se ajusta a los parámetros urbanísticos requeridos por el Ayuntamiento de Málaga para este tipo de instalaciones, y en el que el edificio de control se ubica en una esquina de la marquesina.

La diferencia con la alternativa 1 es únicamente la ubicación del edificio de control, manteniéndose los accesos y el resto de las edificaciones e instalaciones.

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, un edificio de control y las instalaciones propias de este tipo de actividades, tales como depósitos enterrados, aparatos surtidores, instalación mecánica, saneamiento, electricidad, etc.

Todas estas actuaciones son las propias de este tipo de actividad y para su implantación se requiere de procesos constructivos. Éstos se limitarán a la emisión de polvo y ruidos durante la fase de obra, con la ventaja de que se realizan en un entorno urbano industrial.

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 7 de la presente memoria.

6.4. 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.

6.4.1. 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 con unas edificaciones (naves industriales) ya ejecutadas dentro del suelo urbano 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. Ya llevan tiempo a la venta, y no ha sido posible su ocupación pese a la ubicación privilegiada.
 - c) El no ocupar la parcela y edificaciones y no dotarla de actividad conllevaría con toda probabilidad acumulación de residuos, basuras, degradación de las naves, 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 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 ligeros circulen sin interferencias por la parcela
 - c) Al encontrarse el módulo de control en una esquina de la marquesina, el camión de repostaje puede acceder, proceder a las descargas y salir por la calle Carlo Goldoni sin realizar ninguna maniobra, por lo que lo ejecuta con total seguridad.

 - **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 única diferencia es que el edificio de control se ubica en el centro de la marquesina.
 - 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 el módulo de control centrado con respecto a la marquesina, el trazado del camión de repostaje no es limpio, y para salir sin maniobrar tendría que pasar por encima del edificio de control.

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 del edificio de control.

En la alternativa 1, la instalación para el suministro de carburantes a 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.

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

7. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS PRELIMINAR DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA SOBRE LA SALUD DE LAS POBLACIONES EXISTENTES Y O PREVISTAS.

Antes de realizar una identificación y valoración de las posibles afecciones sobre la población que se ha descrito en los apartados anteriores hay que decir que la implantación de la ISC que se plantea con el Plan Especial no produce ningún cambio negativo apreciable en las condiciones de vida de la población debido a la escasa entidad de la misma, sino positivo por la generación de puestos de trabajo.

En primer lugar, se va a realizar una breve identificación de los posibles impactos que se pudieran producir por el hecho de la implantación de la ISC que plantea el Plan Especial. Para ello se va a seguir el procedimiento de identificación de impactos descrito en el *“Manual para la EIS de proyectos sometidos a Prevención y Control Ambiental en Andalucía”* dado que es lo que aconseja la Consejería de Salud. Al mismo tiempo que se identifican se hace un análisis preliminar de qué tipo de proceso genera estos impactos.

Dicho manual segrega los impactos en 3 grupos:

- Factores Ambientales.
- Factores Socio-económicos y Convivencia Social.
- Otros factores.

A su vez, dentro de cada grupo se identifican varios tipos de efectos. Sin embargo, solo se describen los que se han considerado aplicables a este documento.

Del mismo modo, una vez identificado los posibles impactos, se pasará a la valoración de los mismos con el objeto de detectar cuales son significativos y cuáles no lo son. En la VIS que se deberá realizar a la hora del proyecto se desglosan en detalle todos los impactos, así como así como si son significativos o no, y las medidas correctoras. En el presente documento, al ser para la consulta de un documento de planeamiento, se realiza una descripción resumen, que se desarrollará de forma obligatoria una vez se apruebe el Plan Especial y se haga el proyecto de obras y actividad de la instalación de suministro de carburantes.

Una vez se ha determinado si el aspecto evaluado es significativo o no, se procede al análisis de dicho aspecto para determinar si afecta a la población realmente, para ello se usarán las tablas proporcionadas por el citado manual *“Valoración preliminar de efectos en salud y Decisiones para el análisis preliminar de los impactos significativos en salud”*. En la VIS que se realice junto con el proyecto de la instalación de suministro de carburantes, una vez se haya aprobado definitivamente el Plan Especial, se adjuntará toda la documentación necesaria para la justificación de los criterios adoptados.

Como se ha dicho no se propondrán medidas correctoras, puesto que eso no se encuentra dentro de la finalidad de la presente Memoria Resumen para consulta previa de la necesidad o no de VIS.

7.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS POSIBLES IMPACTOS.

7.1.1. Factores Ambientales.

A. AIRE AMBIENTE.

Se evalúa la presencia en el aire de contaminantes físicos (partículas) y químicos (óxidos de azufre, de nitrógeno, ozono, monóxido de carbono, metales pesados, etc.) emitidos por fuentes puntuales (actividades industriales, crematorios, vertederos, gasolineras, etc.) en zonas habitadas y especialmente en zonas en las que existan poblaciones especialmente vulnerables (centros de enseñanza, centros médicos y asistenciales, etc.).

✓ Fase de construcción:

Podrían 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 y material particulado producido durante el movimiento rodado de maquinaria pesada, demolición de las construcciones existentes, pavimentación y descarga de arena.

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

Hay que tener en cuenta que la fase de construcción durará un máximo de 4 meses y la envergadura de la reforma es de escasa entidad.

✓ 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 a los depósitos para el almacenamiento de combustibles que se instalarán en la Instalación de Suministro de Carburantes.

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 (COVS). Según el R.D. 117/2003 sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades, un COVS es todo compuesto orgánico que tenga a 293,15 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.

No obstante, hay que tener en cuenta que estos efectos solo se producen cuando se está expuesto a concentraciones elevadas de estos contaminantes, no es el caso, dado que se instalará recuperación de vapores en fase I y II, al igual que los venteos de los depósitos de almacén de combustible quedarán por encima de la marquesina.

Con respecto a este tipo de vapores se debe cumplir con el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre y 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.

Del mismo modo, se pueden producir olores provenientes del aseo, para lo cual se instalan arquetas sinfónicas, que evitarán la emisión de olores y serán conectados directamente mediante tuberías a la red de saneamiento general del municipio, red separativa en el interior de la parcela.

B. RUIDO 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 Instalación de Suministro de carburantes*", de acuerdo con el Decreto 6/2012, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

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

C. AGUAS.

Los impactos sobre las aguas se pueden agrupar en 3 tipos de efluentes distintos, 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 al implantar y poner en funcionamiento la instalación. Los parámetros a tener en cuenta serán la no afección a la calidad de éste 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.

Dado el tipo de agua y consumo de la misma en la instalación difícilmente se verá afectado este factor.

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 hidrocarburadas (de baldeos de la zonas pavimentadas de carga y descarga de combustible, zonas de repostaje de los vehículos y boxes de lavado) y aguas de lluvia, las cuales nunca entrarán en contacto con las aguas de consumo humano debido a que se conectarán a la red de saneamiento del municipio. 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 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.

✓ 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 se dispone en la parcela tanto de red de abastecimiento como de saneamiento no se verán afectadas este tipo de aguas durante la fase de explotación.

D. SUELOS.

Se refiere a los impactos del 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 ambas 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 de la adecuación y acondicionamiento de la parcela para el desarrollo de la actividad (rellenos, nivelación, explanación, pavimentación entre otros. Todos ellos se caracterizan por ser residuos de tipo no peligrosos.

Una vez aprobado definitivamente el P.E y cuando se realice el proyecto, se llevará a cabo el Plan de GESTIÓN DE RESIDUOS SEGÚN R.D. 105/2008, con el que se dará cumplimiento a la normativa de gestión de residuos existente a día de hoy.

Fase de explotación:

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

- **Residuos sólidos generados:**

- 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".

E. VECTORES DE TRANSMISIÓN DE ENFERMEDADES.

Referido a la 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.

F. SANEAMIENTO Y REUTILIZACIÓN.

Se refiere a la influencia en el saneamiento y depuración de las aguas del municipio, así mismo, también al volumen y/o la composición de las aguas residuales del municipio. las aguas de saneamiento del municipio no se verán afectadas debido a que previamente a su vertido a dicha red 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 por la empresa que gestiona este tipo de aguas en el municipio gracias al equipo depurador instalado.

Asimismo, el volumen de aguas que se evacuará a la red será despreciable en comparación con el de la población, no obstante, el agua será vertida paulatinamente a la red.

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.

G. CAMPOS ELECTROMAGNÉTICOS.

No aplicable por el tipo de instalación que se proyecta con el Plan Especial

H. CAMBIO CLIMÁTICO.

Como se ha venido describiendo, la implantación de la actividad que establece el Plan Especial es susceptible de producir Compuestos Orgánicos Volátiles (COVS) en pequeñas concentraciones, los cuales cuando se mezclan con óxidos de nitrógeno (existentes en la atmósfera), reaccionan para formar ozono a nivel del suelo o troposférico, desde el punto de vista químico.

Los efectos sobre la salud de la exposición a ozono a concentraciones elevadas pueden incluir: 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 pueden participar 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 extrae que este contaminante podría ocasionar incidencia sobre la capacidad de mitigación o adaptación al cambio climático si se generará en elevadas dosis y concentraciones (no es el caso de esta actividad) y si no se dispusiera de medidas preventivas y correctivas; estas se desarrollarán como se ha dicho en la VIS del proyecto..

I. SEGURIDAD QUÍMICA.

Las instalaciones de suministro de carburante de carburante son lugares donde se almacenan sustancias químicas peligrosas, como son los combustibles fósiles ya sean Diésel o gasolinas. 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 el posible riesgo de explosión, todo ello, en el caso de que no existieran medidas preventivas y correctivas aplicadas, que como ya se ha dicho se desarrollarán en detalle a la hora de elaborar la VIS del proyecto.

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

- Diésel.
- Gasolina sin plomo 95.

A continuación, se describen los riesgos y posibles afecciones a la salud de las sustancias descritas si no se manipulan adecuadamente:

Diésel:

- 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 boca, garganta y estómago. Si se ingiere, puede causar dolor abdominal, retortijones de estómago, náusea, vómitos, diarrea, mareo y somnolencia.

3. Aspiración

La aspiración de Diésel los pulmones pueden 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.

Gasolina:

- 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 y del tubo digestivo.

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.

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.

J. AGENTES BIOLÓGICOS.

Dado que no existen lavados, ni pulverización de agua, no se da la posibilidad de proliferación y dispersión de la bacteria Legionella.

A la vista de lo anterior se considera justificada la no afección de este impacto a la presente actividad y por tanto a la salud.

7.1.2. Factores Socio-económicos y convivencia social.

A. EMPLEO LOCAL Y DESARROLLO ECONÓMICO.

La implantación de la actividad que plantea el Plan Especial generará un incremento de la riqueza en la población del municipio dado que, según criterios comerciales del promotor, se generará empleo para el control de las instalaciones.

Por otra parte, se generará empleo indirecto como consecuencia de la redacción de los proyectos pertinentes para conseguir las autorizaciones para poder poner en funcionamiento la actividad, los trabajos de adecuación de la parcela, las obras para la pavimentación, la instalación de los equipos, así como el transporte, reposición de combustibles y mantenimiento de las instalaciones, etc.

De este modo el municipio se podrá aprovechar de las oportunidades de

trabajo que se ofrecen, potenciando el incremento del empleo local y favoreciendo un reparto equitativo de la riqueza generada por el proyecto, ya que los puestos de trabajo ofertados por esta empresa serán, principalmente, para personas que vivan en el municipio y en sus alrededores. El personal se encontrará capacitado y con conocimiento suficiente para el correcto funcionamiento del proceso productivo, manteniendo las titulaciones mínimas exigidas para su puesto de trabajo. Sus características laborales estarán reguladas por los correspondientes convenios y normas en vigor.

Visto lo anterior queda justificado que se generará un impacto positivo sobre el empleo local y el desarrollo económico del municipio, aunque poco significativo debido a la escasa envergadura.

B. ACCESIBILIDAD A SERVICIOS Y ESPACIOS.

La prioridad básica que se ha tenido en cuenta a la hora del diseño e implantación de la actividad que se plantea en el Plan Especial, ha sido la accesibilidad a la instalación, procurando que tanto la entrada como salida se haga de forma fluida, así como el tránsito interior. Todo ello con el fin de facilitar el acceso a la Instalación de Suministro a todo tipo de personas y cumpliendo con la legislación de aplicación.

Para ello, se han incorporado elementos constructivos que introducen condiciones favorables para el bienestar físico y psicológico de las personas, sin barreras de accesibilidad ni elementos que generen sensación de inseguridad; se ha tenido en cuenta especialmente las características de la población más vulnerable como puede ser la infancia, tercera edad y personas discapacitadas.

Todo esto se justifica con el cumplimiento del Decreto 293/2009, de 7 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, que se adjunta con el Plan Especial, y se volverá a presentar con el proyecto.

Según lo descrito anteriormente se puede concluir que la presente actividad generaría un impacto positivo sobre este impacto sobre la salud al facilitar el acceso a la misma eliminando posibles barreras arquitectónicas.

C. PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Con lo descrito en el punto anterior "*B. Accesibilidad a servicios y espacios*" queda justificada la eliminación de barreras arquitectónicas para el libre acceso a los entornos, bienes y servicios de la actividad a las personas con discapacidad, **acreditándose así la igualdad de condiciones de las personas con discapacidad con el resto de la población.**

7.1.3. Otros factores.

Se refiere a otros aspectos que, pudiendo tener un impacto no despreciable en la salud, no han sido identificados como prioritarios para su análisis.

Aquí se incluyen factores como la promoción de estilos de vida saludables o la introducción de zonas verdes y espacios abiertos, que tienen en común varios factores positivos para la población: ofrecen la posibilidad de relacionarse con otras personas, de realizar ejercicio físico y de romper la continuidad de suelo densamente ocupado.

Realmente, la mayoría de los impactos que se describen a continuación no serán de aplicación a este tipo de actividad dado que no tiene influencia sobre estos aspectos de la población.

A. ALIMENTACIÓN.

Este aspecto se refiere a la influencia en los hábitos alimentarios de la población afectada o a la variación en la accesibilidad a alimentos.

No aplicable por el tipo de instalación que se desarrolla con el Plan Especial, dado que no existe proyectada tienda para comprar alimentos de primera necesidad como agua o pan y, por tanto, no influirá en los hábitos alimentarios de la población.

B. GRANDES ACCIDENTES EN ZONAS POBLADAS.

La instalación de suministro de carburantes que se plantea con el Plan Especial no supone un aumento de la probabilidad de que se generen riesgos asociados a grandes accidentes de origen natural como inundaciones, incendios, sismos, etc.

Únicamente es susceptible de originar accidentes de origen artificial como incendios o explosiones debido a la mala manipulación de las sustancias que se almacenan o por un accidente; estos accidentes se pueden provocar por el tipo de sustancias de que se almacenan y comercializan, así como por los vapores que éstas generan durante la carga de los tanques para el almacenamiento de combustible.

En el apartado de Valoración de los impactos se definirá si este es significativo o no lo es. Del mismo modo se definirá como se hace la descarga de combustible y las medidas de seguridad que se instalarán, que estarán justificadas con sus respectivos certificados y marcados CE que los instaladores facilitarán.

C. RIQUEZA MONUMENTAL, PAISAJÍSTICA Y CULTURAL.

Referido a las variaciones en el paisaje que pudiesen influir en el bienestar de las personas o en espacios naturales, zonas verdes, espacios públicos y lugares de concurrencia pública.

La implantación no afecta negativamente dado que las obras a realizar no requieren excavaciones a más de 1 metro de profundidad en el 90% de la parcela (solo superado por el foso para tanques enterrados), y que no existe

presencia superficial en la zona donde se ubicarán las instalaciones de estructuras ni materiales de carácter arqueológico. No se prevé que la actuación genere impactos sobre los bienes materiales ni el patrimonio cultural.

Además, en los alrededores existen actividades comerciales e industriales, sin que se haya detectado durante estos años y obras, elementos de carácter arqueológico o cultural.

Del mismo modo, tampoco afectará a la calidad paisajística de la zona, dado que la instalación se ubicará en una zona antropizada (polígono industrial). La instalación quedará completamente mimetizada con el entorno que la rodea.

D. MOVILIDAD NO ASOCIADA A VEHÍCULOS A MOTOR.

En este epígrafe se evalúa la introducción de infraestructuras y servicios adecuados para fomentar el uso de transporte no motorizado, logrando que sea una alternativa atractiva por su conectividad y comodidad de uso.

Impacto no aplicable por el tipo de actividad a desarrollar.

E. ACCIDENTABILIDAD LIGADA AL TRÁFICO.

Acceso a la actividad. Justificación de la incidencia en el tráfico.

La interconexión Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos -Viario es muy importante para un correcto funcionamiento de la actividad, ya que se produce un flujo más o menos continuo de entrada y salida de vehículos. No obstante, se ha procurado un diseño del flujo que permita una circulación fluida y segura.

Las entradas y salidas de las instalaciones de Suministro de Carburantes se han diseñado conforme a la accesibilidad dado por el PGOU a través de su modelo viario, de forma que el impacto sobre la circulación de vehículos y peatones sea el menor posible.

El acceso principal y la salida de la parcela se realiza a través de carretera Azucarera intelhorce y la calle Carlo Goldoni, que se encuentran totalmente urbanizadas.

Dado que la Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos se encuentra en zona urbana se extremarán los condicionantes de acceso a la obra. Se realizarán entradas a la obra independientes, controladas y señalizadas para vehículos y peatones.

La proyección de estos accesos, se justifica por varios motivos, pero principalmente porque de este modo se establece una circulación limpia en el interior, permitiendo el mejor **flujo del tránsito posible**, al acceder los

vehículos a la Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos. Los vehículos pararán en las isletas de repostaje y abandonarán la Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos por la salida evitando que se produzcan cruces o maniobras que puedan entorpecer el funcionamiento de la misma. De la misma forma, se cuenta con el suficiente espacio en la parcela para que en caso de espera de los vehículos no se interfiera con el tráfico normal del municipio.

La salida se regulará mediante un STOP, precedido de su correspondiente línea de detención en el interior de la parcela, evitando que se detengan en el ámbito de la calle de salida y también la interferencia en el tránsito peatonal y del tráfico.

La capacidad de los accesos y la superficie destinada al conjunto de la actividad, como se ha justificado anteriormente, permite una idónea capacidad de usuarios.

La apertura de los mismos se hace de manera que se garanticen las condiciones de accesibilidad y el cumplimiento del Decreto 293/2009 de 7 de Julio, en concreto el "Título I, Capítulo I, Sección 1ª artículo 16. Vados", que en su apartado 2 establece que:

"los vados destinados a entrada y salida de vehículos se diseñarán de manera que los itinerarios que atraviesen no queden afectados por pendientes, siendo el itinerario peatonal prioritario. Cuando sea posible, el itinerario mantendrá su nivel, alcanzando el vehículo la cota de itinerario fuera de éste en la calzada o en la banda de aparcamiento o infraestructura. Cuando lo anterior no sea viable, el vado cumplirá los siguientes requisitos:

- a) La pendiente longitudinal máxima en el sentido peatonal de la marcha, será del 8% en tramos inferiores a 3 m y del 6% ...*
- b) La pendiente transversal máxima será del 2% y la mínima del 1% ...*
- c) No se instalarán franjas señalizadoras para evitar que las personas con discapacidad visual puedan confundirlos con los vados de pasos peatonales."*

En nuestro caso el tránsito peatonal queda garantizado con un itinerario accesible con una anchura para el mismo igual al ancho de la acera existente, con pavimento similar a la acera. Por otro lado, la rampa de los accesos de entrada y salida se realizarán con una pendiente que se adecue a la pendiente y dimensiones de la calle.

Entrada y Salida del Vehículo Cisterna de combustible. Actualmente existe una gran diversidad de vehículos cisterna para el transporte de combustible hasta las Estaciones de Servicio, pudiendo en cualquier momento solicitar el transporte del combustible a la instalación con aquel que por las particularidades de la instalación más se adecue tanto a la accesibilidad a la misma, como a la cantidad de combustible requerida. Además, se prevén

que esta operación, se haga en horarios de mínima afluencia de vehículos, y reducido tráfico (suele ser a primera hora de la mañana o última hora de la noche).

A todo lo indicado en los párrafos anteriores resulta conveniente añadir que la estación de servicio proyectada no está dirigida al mercado de grandes repostajes (Camiones pesados), que suelen significar entre un 35-50% del suministro de combustible en Estaciones de Servicio que si realizan este suministro (dependiendo de si son más urbanos o más exteriores, dado que los vehículos pesados no suelen ser usuarios de Estaciones de servicio urbanas, interiores a los núcleos de población). Esta reduciría el suministro repartido equitativamente en aproximadamente 1,7 millones litros anuales por pérdida de oportunidad de este mercado de grandes camiones. Si bien por política de precios y descuentos favorece algo más a los vehículos ligeros, lo que reduce significativamente la siniestralidad que pudieran ocasionar este tipo de vehículos en su acceso y salida de la Instalación.

Queda justificado por tanto que la presente actividad no es susceptible de generar accidente ligados al tráfico.

OCUPACIÓN ZONAS VULNERABLES.

Impacto no aplicable debido al tipo de suelo ocupado, puesto que se trata de suelo urbano de uso industrial.

La actividad no se emplazará en una zona vulnerable tal y como se ha justificado en apartados anteriores, y según el Catálogo de Barrios Vulnerables que ofrece el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España, así como, el funcionamiento de la actividad tampoco provocará que la zona se transforme en vulnerable, sino al contrario, mejorará la economía de la zona.

7.2. VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS.

Una vez identificado los posibles impactos, se pasará a la valoración de los mismos con el objeto de detectar cuales son significativos y cuáles no lo son para posteriormente analizar cuales realmente son posibles impactos en la salud. Para realizar esta valoración se utilizarán la lista de chequeo de impactos extraídas del *"Manual para la EIS de proyectos sometidos a Prevención y Control Ambiental en Andalucía"*.

✓ Criterios seguidos:

Se usan tres niveles en la gradación cualitativa del efecto que se está valorando en las columnas (Alto, Medio, Bajo).

Respecto de los contenidos que se deben valorar en cada una de las columnas:

- **Probabilidad:** Posibilidad de ocurrencia de un cambio significativo en los determinantes de la salud asociados, como consecuencia de la implantación de las medidas previstas en el plan.

- **Intensidad:** Nivel máximo de modificación en los determinantes de la salud que podría suponer la implantación de las medidas, sin tener en cuenta otras consideraciones.
- **Permanencia:** Grado de dificultad para la modificación/reparación de dichas modificaciones.

Una vez conocidos los contenidos a valorar se aporta una tabla con los criterios de valoración en cada una de las columnas:

	BAJO	MEDIO	ALTO
Probabilidad	No se prevé que se produzca una modificación significativa en el/los determinante/s.	Resulta razonable esperar que se va a producir una modificación en el/los determinante/s pero puede no ser significativa o depender de la concurrencia de factores adicionales.	Resulta prácticamente seguro, bien por la experiencia acumulada o por el desarrollo lógico de las medidas, que se va a producir una modificación significativa en el/los determinante/s.
Intensidad	La modificación prevista no tiene la suficiente entidad como para alterar de forma significativa el estado inicial del/de los determinante/s.	La modificación prevista tiene suficiente entidad como para detectarse fácilmente pero el resultado final está claramente influenciado por el estado inicial del/de los determinante/s.	La modificación prevista es de tal entidad que se altera por completo el estado inicial del/de los determinante/s.
Permanencia	La modificación es temporal, de tal forma que sus efectos pueden atenuarse o desaparecer en meses. El grado de dificultad física / económica / por motivos de impopularidad o de improbabilidad dadas las tendencias observadas para implementar medidas que potencien o corrijan los efectos (según el caso) es relativamente sencillo.	Modificación no totalmente permanente pero cuyos efectos tardan años en atenuarse o desaparecer. El grado de dificultad física / económica / por motivos de impopularidad o de improbabilidad según tendencias observadas para implementar medidas que potencien o corrijan los efectos (según el caso) es importante pero es posible mantener los efectos positivos o, si los efectos son negativos, volver a la situación inicial.	Modificación que se puede considerar prácticamente inalterable o cuyos efectos van a notarse durante décadas. El grado de dificultad física / económica / por motivos de impopularidad o de improbabilidad dadas las tendencias observadas para implementar medidas que potencien o corrijan los efectos (según el caso) es muy elevado.

Resulta necesario decir, que para analizar los factores socioeconómicos y convivencia social no se ha seguido la tabla tal y como se muestra, dado que la tercera fila "Permanencia" no se refiere a algo negativo, sino a un efecto positivo, definiéndose como positivo la permanencia de ese efecto en la población. **Por lo tanto, el efecto global "SI" indica afección positiva para la población.**

7.2.1. Factores Ambientales.

A. AIRE AMBIENTE.

El resultado de la valoración de este posible impacto ha resultado significativo. Esto es así dado que es verídico que durante la fase de construcción se pueden producir partículas en suspensión, efecto de poca envergadura dado la escasa duración de las obras, el espacio que ocupan; no obstante existe la probabilidad de que se produzca, por lo que la

intensidad y probabilidad se han calificado como media debido a dicha afección, dado que si no se tomarán medidas correctoras este determinante podría llegar a ser medible. Por último, la permanencia es muy baja, ya que como se ha descrito las obras serán de corta duración y de escasa envergadura; del mismo modo este contaminante solo es susceptible de generarse en determinados momentos y no de forma permanente.

Desde el punto de vista de la contaminación por COVS hay que decir que, igual que en el caso de la fase de construcción, es un efecto probable y de intensidad media sino se aplicaran medidas protectoras y correctoras que se definirán en la VIS que acompañará al proyecto; desde el punto de vista de la permanencia a dicho determinante es baja dado que la generación de estos contaminantes será mínima y no perdurables en el tiempo, dada la recuperación de vapores en dos fases que se llevará a cabo.

B. RUIDO Y VIBRACIONES.

Se ha valorado como **significativo** debido a que si la actividad, equipos y construcción no dispusieran de medidas protectoras y correctoras que se aplicarán en la instalación (según los fabricantes o los técnicos) y no cumplieran con la normativa de aplicación (Decreto 6/2012) 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 en el "*Estudio acústico para Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos*", del que se elaborará a la hora de hacer el 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 se debe principalmente a dos motivos:

1. Se obtendrá licencia para consumir agua de la red (potable).
2. Se ejecutará una instalación de recogida separativa de las aguas fecales, las hidrocarbурadas y las pluviales. Irán conectadas a la red de saneamiento del municipio.

Además, para las aguas hidrocarbурadas se instalará un separador de hidrocarburos de clase I, todo esto para hacerlas asimilables a las fecales y poder verterlas a la citada red de saneamiento. Dicho equipo se define en apartados posteriores.

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

D. SUELOS.

Este factor se ha valorado como **significativo, no porque provoque afección sobre la salud** de la población sino porque cambia el estado inicial del suelo. La permanencia en el tiempo de dicha afección dependerá de los beneficios obtenidos por el promotor, que una vez finalice la explotación devolverá el suelo a su estado original (a no ser que se alquile o venda la actividad e

instalaciones). No obstante, se clasifica como medio dado que se pretende que la instalación perdure en el tiempo.

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 de la adecuación y acondicionamiento de la parcela, tal y como se describe en el apartado de identificación.

No obstante, 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.

En la fase de explotación, los residuos sólidos que se generarán, no generarán afección sobre la población (tampoco sobre el medio ambiente) debido a las medidas protectoras que se llevarán a cabo durante la ejecución del proyecto (contenedores de almacenamiento de residuos y separador de hidrocarburos). Estas se desarrollarán a la hora de elaborar la VIS del proyecto de instalación de suministro de carburantes.

Asimismo, se justifica la no afección por contaminación mediante residuos líquidos del medio edáfico del mismo modo que 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.

E. SANEAMIENTO Y REUTILIZACIÓN.

Con respecto a la valoración de este factor se ha determinado como **no significativo** porque, aunque podría resultar 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 las que discurren por la red de saneamiento y por lo tanto no será modificada. Del mismo modo, el volumen vertido será despreciable con respecto al total de la población.

Como se ha definido anteriormente no se reutilizan aguas de ningún tipo.

F. CAMBIO CLIMÁTICO.

El resultado de la valoración ha resultado **no significativo** por dos 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.
2. Los compuestos orgánicos volátiles (COVS) 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 Instalación de Suministro de Combustible a Vehículos, es decir, recuperación de vapores de gasolina fase I y II, que serán descritas más adelante.

Por lo tanto, no se produce una modificación en este determinante dado que no se da la concurrencia de factores 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 depósitos de almacenamiento. Además, cumplirán con la legislación de atmósferas explosivas.

Una vez la instalación esté ejecutada se dispondrá de todos los certificados y marcados CE que acreditan este hecho.

Todo ello se justificará en el proyecto técnico y la VIS del mismo.

H. AGENTES BIOLÓGICOS.

Atendiendo a lo expuesto con anterioridad, el resultado de la valoración ha sido **no significativo**, puesto que al no haber lavados, la probabilidad de Legionela es inexistente.

7.2.2. Factores Socio-económicos y convivencia social.

A. EMPLEO LOCAL Y DESARROLLO ECONÓMICO.

Según lo descrito anteriormente sobre el método utilizado para la valoración de este impacto, ha resultado una valoración **significativa**, es decir, provoca un **efecto positivo sobre la población**, aunque a nivel global es de escasa influencia por la envergadura del presente proyecto.

B. ACCESIBILIDAD A SERVICIOS Y ESPACIOS.

Del mismo modo que el punto anterior, este factor ha resultado **significativo** provocando un efecto positivo en la población. Facilita el acceso de todo tipo de personas, sea cual sea su condición física, a la instalación.

C. PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

El resultado de la valoración es afección **significativa**, por impacto positivo sobre este grupo de población en concreto.

7.2.3. Otros factores.

A. GRANDES ACCIDENTES EN ZONAS POBLADAS.

Se considera **no significativa** debido a las medidas de seguridad que se desarrollarán en la VIS del proyecto y que se implantarán durante la ejecución de la instalación. Asimismo, se prohíbe fumar durante el repostaje o la descarga de combustible no generándose por tanto riesgo alguno.

Además, la presente actividad no supone un aumento de la probabilidad de que se generen riesgos asociados a grandes accidentes **de origen natural**

como inundaciones, incendios, sismos, etc.

B. RIQUEZA MONUMENTAL, PAISAJÍSTICA Y CULTURAL.

La valoración de este factor es **no significativa**, dada la clasificación y calificación del suelo y el entorno que rodea a la parcela objeto de estudio.

C. ACCIDENTABILIDAD LIGADA AL TRÁFICO.

El resultado es **no significativo** debido a que la probabilidad de que se produzca un accidente por consecuencia de gran presencia de tráfico es despreciable dada la distribución de entrada y salida que tendrá la instalación, las horas en las que accederán los camiones de descarga de combustible a la instalación, etc.

A esto hay que sumar que la estación de servicio no pretende incrementar el tráfico existente en la zona, sino aprovechar el mismo para captar clientes de ese flujo de vehículos.

7.3. ANALISIS DE LA AFECCIÓN A LA SALUD.

Del estudio realizado en el apartado anterior se extraen los aspectos que pueden ser determinantes para la salud o el bienestar de la población, en este apartado se procederá a un breve análisis para determinar si finalmente pueden afectar a la salud de la población.

Los determinantes extraídos son los siguientes:

- Aire Ambiente.
- Ruido y vibraciones.
- Suelos.
- Empleo local y desarrollo económico.
- Accesibilidad a servicios y espacios.
- Calidad de vida de las personas con discapacidad.

Al igual que la lista de chequeo utilizada para determinar si los impactos son significativos o no, en este apartado se utilizará la *"Tabla de Valoración Preliminar de Impactos en la Salud"* extraída del *"Manual para la EIS de proyectos sometidos a Prevención y Control Ambiental en Andalucía"*.

Se usan tres niveles en la gradación cualitativa de la intensidad del efecto que se está valorando en cada una de las columnas (Alto, Medio, Bajo).

Respecto de los contenidos que se deben valorar en cada una de las columnas:

- **Efecto potencial:** intensidad máxima del impacto en la salud que pueden causar en la población.
- **Nivel de certidumbre:** grado de confianza adjudicado a la probabilidad de que se produzca el efecto en salud al nivel de grupos de población.
- **Medidas correctoras:** existencia y efectividad de medidas para corregir o atenuar el efecto sobre la salud.
- **Población total:** magnitud de población expuesta y/o afectada en términos absolutos, si bien no conviene desdeñar su afección en términos relativos respecto al total de la población del municipio (en municipios pequeños).
- **Grupos vulnerables:** poblaciones cuya capacidad de resistir o sobreponerse a un impacto es notablemente inferior a la media ya sea por sus características intrínsecas o por circunstancias sobrevenidas de su pasado.
- **Inequidades en distribución:** poblaciones que, de forma injustificada, se ven

afectadas desproporcionadamente o sobre las que se refuerza una desigualdad en la distribución de impactos.

- **Preocupación ciudadana:** aspectos que suscitan una inquietud específica de la población obtenida en los procedimientos de participación de la comunidad.

Una vez conocidos los contenidos a valorar se aporta una tabla con los criterios de valoración en cada una de las columnas.

Este apartado de Valoración se desarrollará de forma extensa en la VIS que se presentará con el proyecto de la instalación de suministro de carburantes.

	BAJO	MEDIO	ALTO
Efecto potencial	Efectos leves, afectando más a la calidad de vida o al bienestar.	Pueden modificar la incidencia o los síntomas / efectos de enfermedades no graves, así como la incidencia de lesiones no incapacitantes.	Pueden alterar positiva o negativamente de forma significativa los AVAD ³⁵ , la incidencia de enfermedades graves (que exijan hospitalización, crónicas, brotes agudos...) o lesiones incapacitantes.
Nivel de Certidumbre	Artículos y estudios publicados. Evidencia obtenida por medios propios.	Metaanálisis, revisiones sistemáticas, análisis comparativos, etc. Aspectos incorporados en legislación de otros países Recomendaciones de organismos internacionales.	Pronunciamiento claro de organismos internacionales de reconocido prestigio (IARC, OMS, SCENIHR, EPA, etc.). Aspectos incorporados en legislación / planes de acción propios.
Medidas de protección o promoción³⁶	Existen medidas de protección o potenciación de reconocida eficacia y se han implementado ya en el proyecto original.	Las medidas de protección o potenciación implementadas sólo pueden variar parcialmente los efectos de acuerdo con la evidencia sobre intervenciones. Existen medidas de reconocida eficacia y se han previsto pero no pueden implementarse en el proyecto por motivos diversos.	No existen medidas de reconocida eficacia, o bien no está prevista su implementación.
Población total	La afectación o exposición suele ser de corta duración / intermitente / afecta a un área pequeña y/o a un pequeño número de personas, por ejemplo menos de 500 habitantes.	La afectación o exposición puede ser más duradera e incluso intermitente / afecta a un área relativamente localizada y/o a un número significativo de personas, por ejemplo entre 500 y 5000 habitantes.	La afectación o exposición es de larga duración o permanente o afecta a un área extensa y/o un número importante de personas, por ejemplo más de 5000 habitantes o a la totalidad de habitantes del municipio.
Grupos Vulnerables	No se tiene constancia de la existencia de una comunidad significativa de personas que puedan considerarse grupo vulnerable para este determinante por razones sociales o demográficas (edad, sexo, personas con discapacidad o en riesgo de exclusión social, personas inmigrantes o minorías étnicas).	Existe una comunidad de personas que puede considerarse grupo vulnerable para este determinante pero se distribuyen de forma no concentrada por el espacio físico, o si se concentran en un espacio geográfico común éste no tiene un tamaño significativo.	Existen comunidades de personas que pueden considerarse grupo vulnerable para este determinante pero además o bien se concentran en un espacio común de tamaño significativo / varios espacios menores, o bien se trata de comunidades que concentran más de dos o tres factores de vulnerabilidad.
Inequidades en Distribución	No se han documentado inequidades significativas en la distribución de los impactos o los mismos ayudan a atenuar las inequidades que existían previamente a la implementación del proyecto.	Se prevén inequidades en la distribución de los impactos tras la ejecución y puesta en marcha del proyecto, bien porque se generen o porque no se pueden atenuar las inequidades preexistentes.	Se prevé que la ejecución y puesta en marcha del proyecto pueda reforzar las inequidades existentes o generar inequidades significativas que afectan a grupos vulnerables por razones sociales o demográficas.
Preocupación Ciudadana	Se han realizado suficientes medidas de fomento de la participación y no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema. Valoración participación ³⁷ = [Alta o Media]	No se ha detectado preocupación de la ciudadanía por este tema o, si se ha detectado, bien no es generalizada, bien no se sabe con exactitud este dato. Valoración participación = [Media, Baja o Básica]	Se ha detectado preocupación de la ciudadanía por este tema de forma generalizada o en colectivos organizados / vulnerables / afectados por inequidades previas. Valoración participación = [Baja o Básica]

Del breve análisis llevado a cabo de los posibles impactos, teniendo siempre en cuenta las siguientes justificaciones previas que se desarrollarán exhaustivamente en la futura VIS del proyecto, se obtiene:

1. La **gasolina** está compuesta principalmente por hidrocarburos parafínicos, olefínicos, nafténicos y aromáticos con un nº de carbonos en su mayor parte superiores a C3 y con un **intervalo de ebullición de 30 °C a 260 °C**, incluyendo en su formulación diversos aditivos (fuente: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo).
2. El **Diésel** está compuesto de hidrocarburos parafínicos, olefínicos, aromáticos, aromáticos policíclicos y nafténicos con un nº de átomos de carbono comprendido entre 9 y 20 y un **punto de ebullición en el intervalo de 150°C a 380°C** y diversos aditivos (fuente: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo).
3. La gasolina tiene una densidad de 750 g/l, un 12 % menos que la del Diésel, que es de 850 g/L.
4. El Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COVS) resultantes de almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio (recuperación de vapores en su fase I), **solo es aplicable a la gasolina.**
5. El 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 en su fase II), **solo es aplicable a la gasolina.**
6. El artículo 4 *Nivel mínimo de recuperación de vapores de gasolina* del Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo, exige que: "**Los equipos de recuperación de vapores de gasolina de la fase II (durante el repostaje de los vehículos) que se instalen en los surtidores o dispensadores de gasolina de las estaciones de servicio deberán captar al menos el 85 por ciento de los vapores de gasolina.**"
7. Nos encontramos ante una instalación donde el **combustible** se encuentra "**confinado en depósitos estancos**" y **se transfieren a depósitos estancos (los de los vehículos)**. Por lo tanto, la emisión a la atmosfera de COVS solo podría darse en el proceso de descarga y repostaje, pero y tal y como exige la normativa de aplicación, las emisiones en este trasvase de combustible de COVS se minimizan con la recuperación de vapores en Fase I y Fase II.
8. Los compuestos orgánicos volátiles, a temperatura ambiente son gases por lo que los mismos siempre tienden a ascender y no a descender.
9. En la estación de servicio existirá un cartel en el que indique que el cliente (cuando se funcione en autoservicio) deberá utilizar el EPI guantes, así como toda la señalética de seguridad para que, en caso de emergencia, el cliente sepa actuar en la instalación.

Con estas justificaciones, queda ratificada la significancia global que se asignará a cada factor.

✓ **Factores ambientales:**

- Aire Ambiente.

- Ruido y vibraciones.
- Suelos.

1. Aire ambiente.

Mediante el uso de la *Tabla de Valoración Preliminar de Impactos en la Salud* extraída del "Manual para la EIS de proyectos sometidos a Prevención y Control Ambiental en Andalucía", se procede a analizar el factor "aire ambiente" para ver si este factor puede causar efectos negativos en la salud de la población del municipio afectado.

Tras el análisis, la afección al aire ambiente y por consiguiente su derivación a la salud por causa de las partículas en suspensión (polvo) originados durante las obras o las bajas concentraciones de COVS emitidas durante el repostaje de los vehículos (dado que las emisiones durante la recarga/descarga de tanques son nulas) no tienen la capacidad suficiente para llegar a afectar a la salud de la población. A lo anterior, hay que sumar que actualmente la legislación existente es muy restrictiva en estos aspectos obligando al promotor a cumplir minuciosamente con la misma. Por este hecho los contaminantes no llegarán a afectar a la salud de la población, ni siquiera es susceptible de afectar a los propios trabajadores de la empresa dado que antes de entrar en funcionamiento la actividad tiene que estar ejecutadas todas las medidas de seguridad como por ejemplo la recuperación de vapores de gasolinas tal y como obliga el R.D. 455/2012.

Por lo tanto, se considera que **el factor aire ambiente es un factor no significativo** en cuanto a la afección a la salud, el **cual no requiere la realización de un análisis en profundidad**, todo en ello en base a las medidas protectoras y correctoras, que serán instaladas en la Instalación de Suministro de Carburante a Vehículos y que se definirán pormenorizadamente en la VIS que se presente junto con el proyecto de la instalación de suministro de carburantes.

2. Ruido.

Desde el punto de vista de los ruidos y vibraciones, no se prevé afección a la ciudadanía debido a que todos los equipos que se adquirirán cumplirán con la legislación correspondiente (marcado "CE" sobre Seguridad en las Máquinas, cumpliendo con la normativa vigente y en especial con el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas y de la Directiva del Consejo 91/368/CCE de 20 de junio) en cuanto a generación de ruidos y vibraciones, el mayor ruido será generado por el tránsito de vehículos.

Aun así, una vez puesta en marcha la actividad, se realizará un Ensayo Acústico, en dicho documento se corroborará mediante mediciones sonoras reales que se cumple todo lo establecido en el Estudio Acústico y en la normativa de aplicación.

Dicho esto, este factor es valorado como no significativo.

3. Suelos.

Como se dijo en apartados anteriores el factor suelo no es susceptible de afectar a la salud dado que todos los residuos generados durante la obra quedarán confinados dentro de la parcela de actuación tal y como indica la legislación y en el Plan de Gestión de Residuos que se adjuntará con el proyecto, y serán gestionados por gestor autorizado.

De la misma forma, durante el desarrollo de la actividad los residuos producidos serán recogidos y almacenados hasta ser retirados por gestor autorizado, todo ello conforme a lo que establece la normativa vigente.

La valoración preliminar de efectos en la salud para los factores ambientales de **aire ambiente, ruido y vibraciones y suelos** ha resultado ser **no significativo**.

✓ **Factores socioeconómicos y convivencia social:**

- Empleo local y desarrollo económico.
- Accesibilidad a servicios y espacios.
- Calidad de vida de las personas con discapacidad.

El análisis de estos factores ha resultado **significativo, indicando en este caso que ejerce una afección positiva sobre la población**, concretamente sobre el bienestar de la misma. Esto es así dado que está comprobado que la apertura de una nueva actividad genera riqueza en el municipio que se desarrolla, además facilita el acceso a este servicio a todo tipo de personas y concretamente se han ejecutado todas las medidas necesarias que se exigen en el Decreto 293/2009.

Se concluye que la actividad además de fomentar el empleo e incrementar la riqueza de la población favorece la inserción en el mercado laboral, disminuyendo la tasa de paro y reduciendo la deuda del municipio. Asimismo, se acredita la igualdad de condiciones de las personas con discapacidad con el resto de la población debido a los accesos ejecutados. Éstos facilitan la vida de este colectivo.

Bien es cierto, que, al ser una actividad de relativamente poca envergadura, la población afectada dentro del municipio es una minoría (en lo referido a la riqueza y el empleo), no obstante, sigue siendo un efecto positivo. Dará trabajo permanente a gente del municipio y generará empleo indirecto (transportistas, técnicos, obra, etc.).

Málaga julio 2022

El arquitecto.



Rocío García Mitelbrum

Coleg. N° 4.451 C.O.A. Granada.

PLANOS

- 1- Situación en cartografía catastral. Coordenadas.
- 2- Situación en PGOU Málaga. Clasificación y Calificación del terreno.
- 3.1- Alternativa 1. Implantación. Acotados
- 3.2- Alternativa 1. Plano circulaciones.
- 4.1- Alternativa 2. Implantación. Acotados
- 4.2- Alternativa 2. Plano circulaciones.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO



Sede Electrónica del Catastro

Provincia de MÁLAGA
Municipio de MALAGA
Coordenadas U.T.M. Huso: 30 ETRS89

ESCALA 1:1,500
20m 0 20 40m



CARTOGRAFÍA CATASTRAL

Parcela Catastral: 6434105UF6663S



Coordenadas del centro: X = 366,668 Y = 4,062,408

Este documento no es una certificación catastral

© Dirección General del Catastro 27/07/20

COORDENADAS UTM ETRS89 EN EL CENTRO DE LA ACTUACION

HUSO: 30
1 X: 366.673,72
Y: 4062410,63

El Arquitecto

Rocio Garcia Mitelbrum
col. nº 4.451 C.O.A. Granada

Sociedad Limitada Profesional
Inscrita en el C.O.I.T.I Granada con nº 9111
P.I. La Rosa V, Calle Economía Nº 2, 1ª Planta
Chaulhna (Granada)
TEL: 958-44.67.65 -- www.incudi.com

PROYECTO
MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA.
ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C.

UBICACION
CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE Nº 134 A Y B; C.P. 29004 MÁLAGA
P. Catastrales: 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER

PROMOTOR
PLENOIL S.L.

PLANO
SITUACION EN ORTOFOTO PNOA.

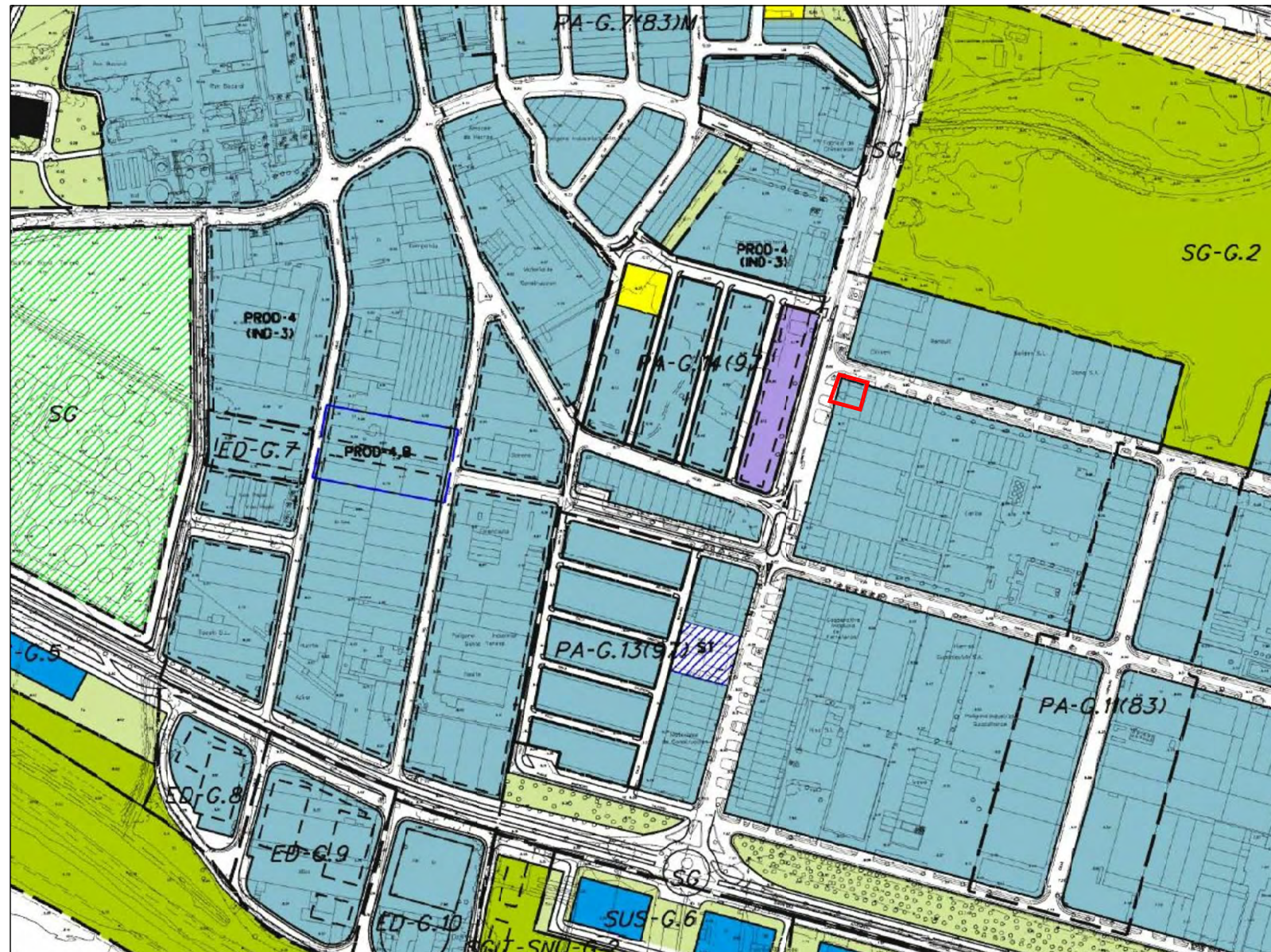
nº plano

1

Exp.
45-2020

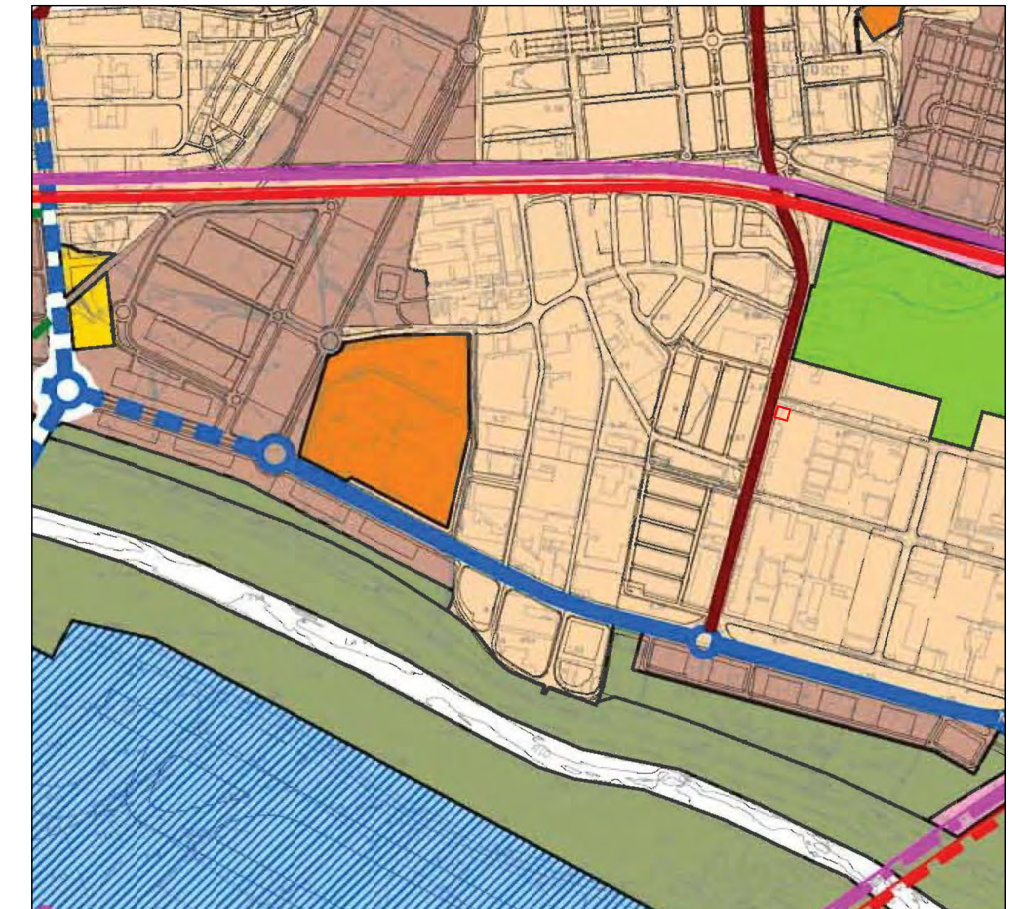
Fecha
JULIO 2022

Escala
1:1.500




ORDENACION ESTRUCTURAL		ORDENACION PORMENORIZADA		
USOS GLOBALES	SISTEMAS GENERALES	DELIMITACION DE AMBITOS	CALIFICACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> USO RESIDENCIAL MEDIA DENSIDAD USO RESIDENCIAL BAJA DENSIDAD USO PRODUCTIVO USO EMPRESARIAL USO LOGISTICO USO COMERCIAL USO HOTELERO USO ESPACIO LIBRE USO EQUIPAMIENTO 	<ul style="list-style-type: none"> S.G. DE INTERES TERRITORIAL S.G. MUNICIPAL S.G. ADSCRITO AL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO S.G. ADSCRITO AL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO S.G. ADSCRITO AL SUELO NO URBANIZABLE S.G. DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES RED VIARIA SISTEMA G. METROPOLITANO LINEA DE METRO S.G. EN SUBSUELO SOLUCION INDICATIVA EN CASO DE EJECUTARSE ALGUNA ACTUACION LA DETERMINARA Y APROBARA EL ORGANISMO TITULAR DE LA VIA S.G. DE ESPACIOS LIBRES SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS PUBLICOS S.G. DE INFRAESTRUCTURAS 	<ul style="list-style-type: none"> PA-B3 PLANEAMIENTO APROBADO PGOU-B3 PAM-B3 PLANEAMIENTO APROBADO MODIFICADO PGOU-B3 PA-97 PLANEAMIENTO APROBADO PGOU 97 PAM-97 PLANEAMIENTO APROBADO MODIFICADO PGOU 97 PA-T PLANEAMIENTO APROBADO INICIALMENTE PGOU 97 SLINC-D SUELO URBANO NO CONSOLIDADO ORDENADO SLINC-R SUELO URBANO NO CONSOLIDADO REMITIDO SUO SUELO URBANIZABLE ORDENADO SUS SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO SLUNS SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO SNUI SUELO NO URBANIZABLE AR AREA DE RESERVA 	<ul style="list-style-type: none"> CIUDAD HISTORICA - Centro CIUDAD HISTORICA - Parcelas Norte CIUDAD HISTORICA - Trinidad Parcel MANZANA CERRADA ORDENACION ABIERTA CIUDAD JARDIN COLONIA TRADICIONAL POPULAR CTP-1 AFECTADA POR SERVIDUMBRE DE PROTECCION DEL DPMT SOMETIDA A LA DISPOSICION TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS CTP-1 EN DPMT SOMETIDA A LA DISPOSICION TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS UNFAMILIAR AISLADA UNFAMILIAR ADOSADA HOTELERO PRODUCTIVO 1/2/3 PRODUCTIVO 4 PRODUCTIVO 5 COMERCIAL ZONA AFECTADA POR SERVIDUMBRE DE PROTECCION DEL DPMT SOMETIDA A LA DISPOSICION TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS 	<ul style="list-style-type: none"> DOTACIONES ESPACIO LIBRE EQUIPAMIENTO EDUCATIVO SERVICIO DE INTERES PUBLICO Y SOCIAL DEPORTIVO ESPACIO LIBRE O EQUIPAMIENTO PRIVADO SUPERFICIE LIBRE DE EDIFICACION SISTEMA LOCAL TECNICO VIARIO LOCAL DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS PROTECCION INTEGRAL PROTECCION ARQUITECTONICA PROTECCION ARBOREA JARDIN CATALOGADO TRAZADO ACUEDUCTO DE SAN TELMO DELIMITACION DE CALIFICACIONES LINEA LIMITE EDIFICACION DESLINDE MARITIMO TERRESTRE VIGENTE DESLINDE MARITIMO TERRESTRE PROPUESTO DESLINDE MARITIMO TERRESTRE VIGENTE Y PROPUESTO COINCIDENTE LINEA DE RIBERA DE MAR LINEA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCION
USOS ESPECIALES EN SNUI				
<ul style="list-style-type: none"> PLAN ESPECIAL PARA LA DELIMITACION DEL EGS DEL POTAMU DE CARACTER AMBIENTAL Y OTROS USOS EDUCATIVOS Y COMPATIBLES 				

PLANO DE CLASIFICACIÓN DEL PGOU DE MÁLAGA



CLASIFICACION DE SUELO	
SUELO NO URBANIZABLE	[Color swatch]
SUELO URBANIZABLE	[Color swatch]
SUELO URBANO	[Color swatch]

El Arquitecto



Rocío García Mielbrum
col. nº 4.451 C.O.A. Granada

Incudi

Sociedad Limitada Profesional
Inscrita en el C.O.I.T.I Granada con nº 9111
P.I. La Rosa V, Calle Economía Nº 2, 1ª Planta
Chauchina (Granada)
TEL: 958-44.67.65 - www.Incudi.com

PROYECTO MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA. ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACION DE I.S.C.

UBICACION
CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE Nº 134 A Y B; C.P. 29004 MÁLAGA
P. Catastrales: 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER

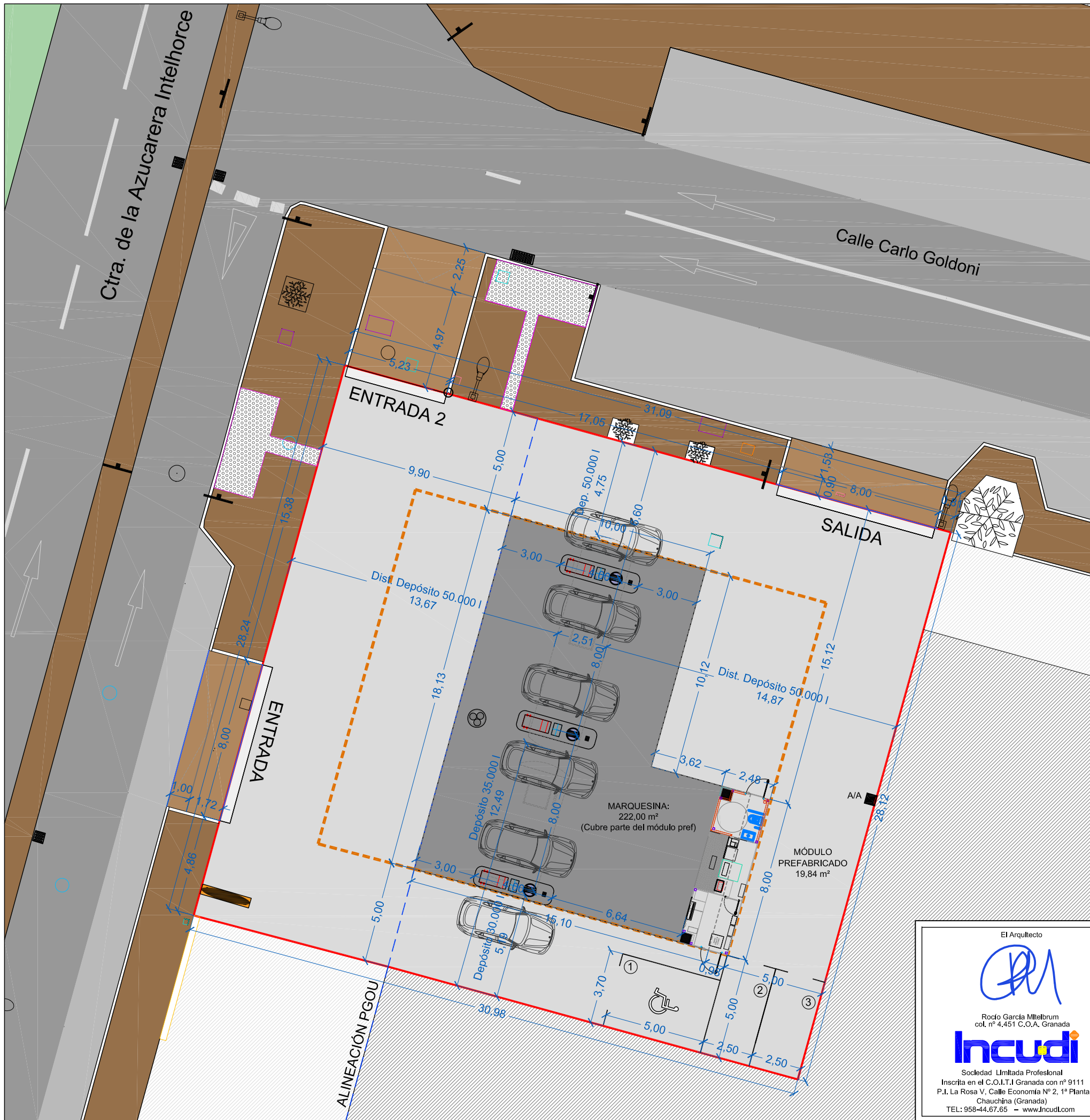
PROMOTOR
PLENOIL S.L.

PLANO
SITUACION EN PGOU MALAGA
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL TERRENO

Exp. 45-2020 Fecha JULIO 2022 Escala S/E

nº plano

2




 DELIMITACIÓN PARCELA AGRUPADA PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C. SEGÚN LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO. Superficie: 873,72 m²

 RETRANQUEO OBLIGATORIO 5 M DE EDIFICIOS E INSTALACIONES.


SUPERFICIES

Superficie Zona Actuación (parcela Agrupada):	873,72 m ²
Superficie de Marquesina:	222,00 m ²
Superficie Modulo Pref.:	19,84 m ²
Ocupación PB (229,80 m ²)	26,30 %
(Proyeccion marquesina y Edificio en Planta baja)	

El Arquitecto



Rocio Garcia Mielbrum
col. nº 4.451 C.O.A. Granada



Sociedad Limitada Profesional
Inscrita en el C.O.I.T.I Granada con nº 9111
P.I. La Rosa V, Calle Economía Nº 2, 1ª Planta
Chauchina (Granada)
TEL: 958-44.87.65 - www.Incudi.com

PROYECTO
MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA.
ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C.

UBICACIÓN
CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE Nº 134 A Y B; C.P. 29004 MÁLAGA
P. Catastrales: 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER

PROMOTOR
PLENOIL S.L.

PLANO
ALTERNATIVA 1
IMPLANTACIÓN. ACOTADOS

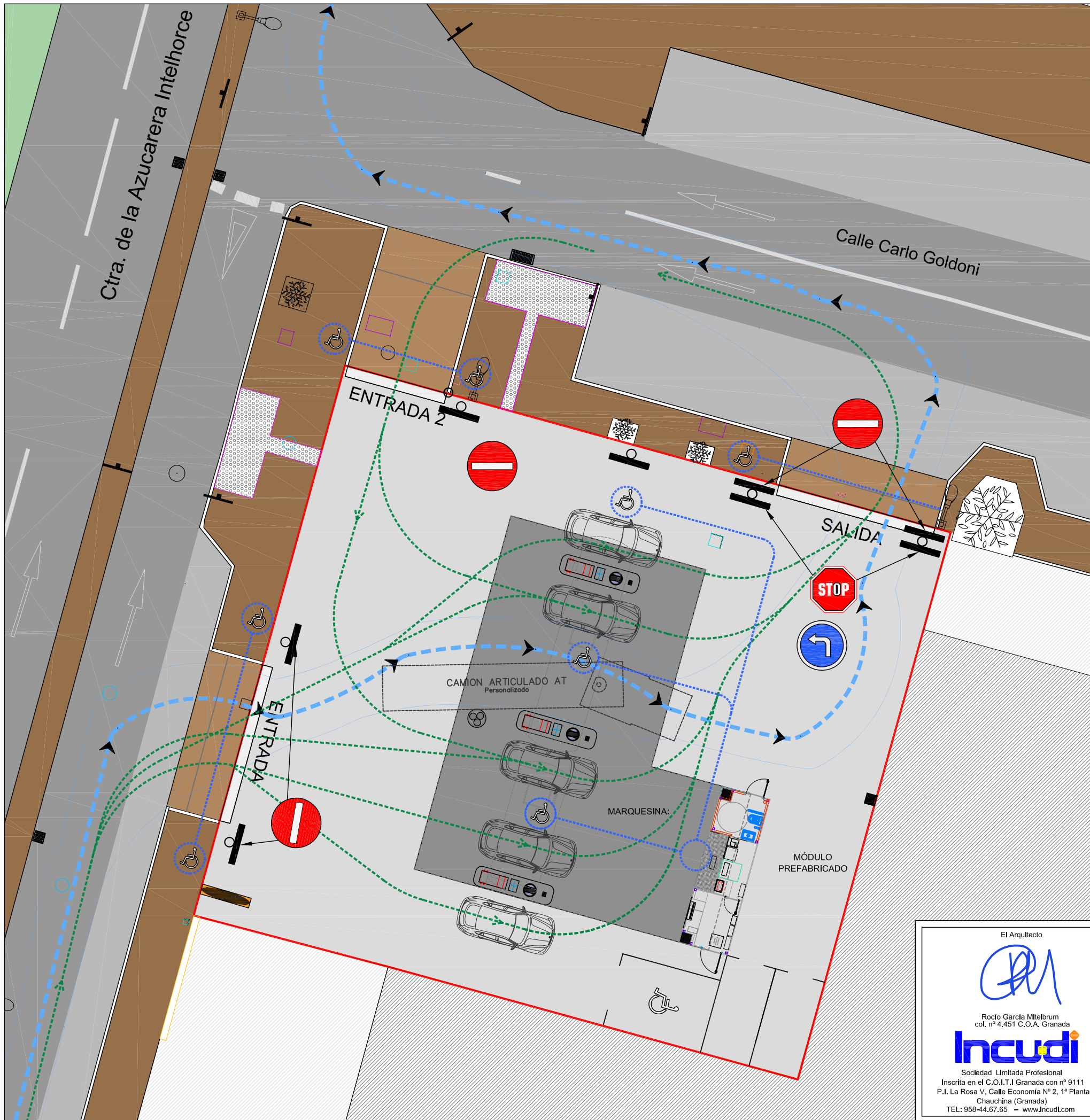
nº plano

3.1

Exp.
45-2020

Fecha
JULIO 2022

Escala
1:200



- DELIMITACIÓN PARCELA AGRUPADA PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C. SEGÚN LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO. Superficie 873,72 m²
- CIRCULACIÓN CAMIÓN ARTICULADO AT PERSONALIZADO.
- CIRCULACIÓN VEHÍCULOS LIGEROS
- RECORRIDOS ACCESIBILIDAD

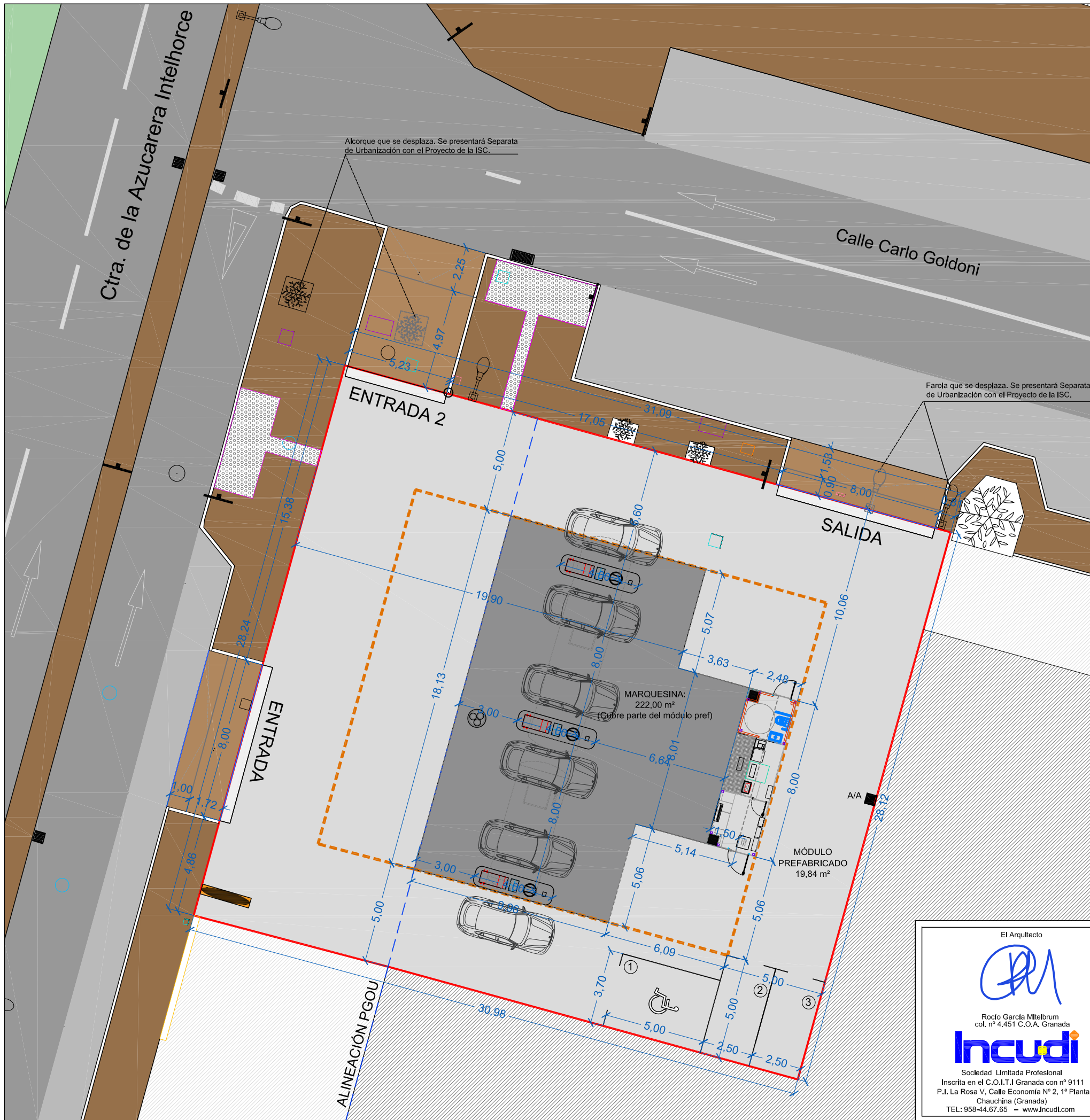
El Arquitecto

Rocio Garcia Mielbrum
col. nº 4.451 C.O.A. Granada

Incudi

Sociedad Limitada Profesional
Inscrita en el C.O.I.T.I Granada con nº 9111
P.I. La Rosa V, Calle Economía Nº 2, 1ª Planta
Chauchina (Granada)
TEL: 958-44.87.65 - www.Incudi.com

PROYECTO MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA. ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C.		
UBICACION CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE Nº 134 A Y B; C.P. 29004 MÁLAGA P. Catastrales: 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER		nº plano
PROMOTOR PLENOIL S.L.	PLANO ALTERNATIVA 1 PLANO DE CIRCULACIONES.	
Exp. 45-2020	Fecha JULIO 2022	Escala 1:200
3.2		




DELIMITACIÓN PARCELA AGRUPADA PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C. SEGÚN LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO. Superficie: 873,72 m²

RETRANQUEO OBLIGATORIO 5 M DE EDIFICIOS E INSTALACIONES .


SUPERFICIES

Superficie Zona Actuación (parcela Agrupada): 873,72 m²
 Superficie de Marquesina: 222,00 m²
 Superficie Modulo Pref.: 19,84 m²
 Ocupación PB (229,80 m²) 26,30 %
 (Proyeccion marquesina y Edificio en Planta baja)

El Arquitecto



Rocio Garcia Mielbrum
col. nº 4.451 C.O.A. Granada



Sociedad Limitada Profesional
Inscrita en el C.O.I.T.I Granada con nº 9111
P.I. La Rosa V, Calle Economía Nº 2, 1ª Planta
Chauchina (Granada)
TEL: 958-44.87.65 - www.Incudi.com

PROYECTO MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA. ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C.

UBICACION
CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE Nº 134 A Y B; C.P. 29004 MÁLAGA
P. Catastrales: 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER

PROMOTOR
PLENOIL S.L.

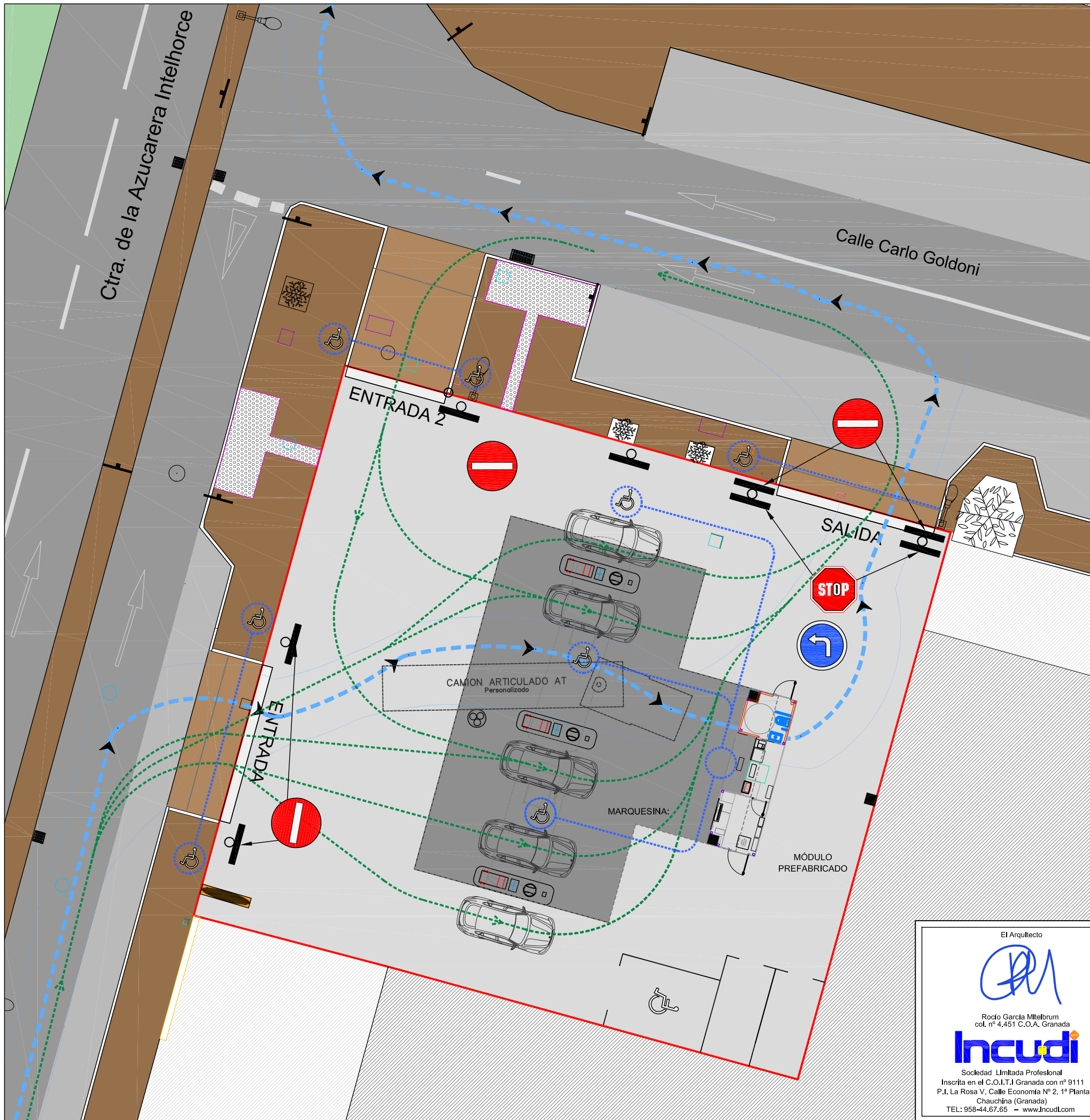
PLANO
ALTERNATIVA 2
IMPLANTACIÓN. ACOTADOS

nº plano
4.1

Exp. 45-2020


Fecha JULIO 2022

Escala 1:200



- DELIMITACIÓN PARCELA AGRUPADA PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C. SEGÚN LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO. Superficie 873,72 m²
- CIRCULACIÓN CAMIÓN ARTICULADO AT PERSONALIZADO.
- CIRCULACIÓN VEHÍCULOS LIGEROS
- RECORRIDOS ACCESIBILIDAD

El Arquitecto



Rocio Garcia Mielbrum
col. nº 4.451 C.O.A. Granada

Incudi

Sociedad Limitada Profesional
Inscrita en el C.O.I.T.I Granada con nº 9111
P.I. La Rosa V, Calle Economía Nº 2, 1ª Planta
Chauchina (Granada)
TEL: 958-44.87.65 - www.Incudi.com

PROYECTO MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA. ANEXO IV DEL DECRETO 169/2014 DE 9 DE DICIEMBRE. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE I.S.C.		
UBICACION CTRA. AZUCARERA-INTELHORCE Nº 134 A Y B; C.P. 29004 MÁLAGA P. Catastrales: 6924330UF6662S0001XR y 6924301UF6662S0001ER		nº plano
PROMOTOR PLENOIL S.L.	PLANO ALTERNATIVA 2 PLANO DE CIRCULACIONES.	
Exp. 45-2020	Fecha JULIO 2022	Escala 1:200
4.2		