



EMAS

N.º de Registro:
10/251895.9/18

DECLARACIÓN AMBIENTAL INTERURBANA DE AUTOBUSES

Enero-Diciembre 2018

Índice

1. Introducción	3
2. Interurbana de Autobuses	4
2.1. La Empresa	4
2.2. Organigrama.....	7
3. Política	8
4. Sistema de Gestión Ambiental	11
4.1 Identificación de Aspectos en Condiciones Normales	14
4.2 Evaluación de Aspectos Ambientales	15
4.3 Identificación de Aspectos Ambientales Potenciales	18
4.4 Evaluación de Aspectos Ambientales Potenciales.....	19
5. Objetivos Ambientales	21
4.5 Objetivos 2018	21
5.1 Objetivos 2019.	25
6. Desempeño Ambiental	26
6.1 Residuos	26
6.1.1 Residuos Peligrosos	27
6.1.2 Residuos No Peligrosos.	29
6.2 Vertidos a la Red de Saneamiento.	32
6.3 Emisiones a la atmósfera.....	33
6.3.1 Emisiones CO ₂ e.....	33
6.3.2 Emisiones NO _x	35
6.3.3 Emisiones SO ₂	36
6.3.4 Emisiones PM	37
6.4 Ruido.	38
6.5 Eficiencia Energética	39
6.5.1 Electricidad	39
6.5.2 Combustible	40
6.6 Eficiencia en el consumo de materiales	42
6.6.1 Papel.....	42
6.6.2 Anticongelante.	43
6.6.3 Aceite.	44
6.6.4 Urea.....	45
6.7 Consumo de agua	45
6.8 Biodiversidad	46
7. Legislación Ambiental.....	47
8. Verificador	48
9. Fecha de la próxima Declaración Ambiental	49

1. Introducción.

INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A., **Interbus** en lo sucesivo, Organización dedicada al Transporte de Viajeros por Carretera, desea mantener un compromiso con el entorno que la rodea, por ello manifiesta la presente Declaración para evidenciar tanto las acciones como el desempeño de la Organización, los cuales mantienen el principal objetivo de minimizar el impacto ambiental de la actividad.

El principal anhelo de la Organización es el "**Crecimiento sostenible a través de la optimización de los recursos, maximizando la satisfacción de los usuarios**", por lo que ha instaurado una serie de medidas para su ejecución en el corto, medio y largo plazo, para intentar dar cumplimiento al fundamental propósito de la Empresa, siendo deseo de la Organización el mantenimiento de una Empresa sostenible, ética, transparente y responsable en materia económica, laboral, social y ambiental permaneciendo integrada plenamente en la sociedad que la envuelve.

2. Interurbana de Autobuses.

2.1. La Empresa.

Si bien los orígenes del GRUPO INTERBUS, en cuanto a Empresas Transportistas de Viajeros por Carretera, se remontan a los años 20 (una experiencia que suma 100 años), cuando una persona de ascendencia portuguesa comenzó a prestar este tipo de servicios entre Ayamonte y Huelva, en su configuración actual puede considerarse iniciado en 1972, año en que los Hermanos Santiago e Isidro Aguado García (empresarios dedicados al transporte de mercancías, especialmente para la construcción, y en particular movimientos de tierras, con más de 250 camiones) compran en Madrid la Empresa González Cristóbal, S.L.

González Cristóbal, S.L. compra en 1986 la concesión de Alcobendas a Madrid a Dña. María Paz Montes, circunstancia ésta que unida a la creación del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid desemboca en el nacimiento de **Interbus**.

Las transformaciones urbanísticas obligaron a la Empresa a desarrollar nuevas líneas a principios de la década de 1990 y plantear nuevos recorridos urbanos e interurbanos dentro de las ciudades de Alcobendas, y San Sebastián de los Reyes.

En 1992, Interbus adquiere Bernal Car, S.A., ampliando su oferta a diversas poblaciones próximas a la Carretera de Burgos, N-I, convirtiéndose en el principal operador de transporte urbano e interurbano del Norte de la Comunidad de Madrid. Simultáneamente, ese mismo año, se traslada a las nuevas cocheras en el Polígono Norte de San Sebastián de los Reyes.

En 2012 Interbus adquiere Daibus S.L., así mismo la Concesión de Transporte de Viajeros por Carretera Madrid-Málaga-Algeciras y en 2014 Lycar S.A. asumiendo la gestión de varios Contratos la Región de Murcia. Sin embargo, durante los últimos años, la oferta y la actividad de la Empresa ha crecido motivado por la adjudicación de varios Contratos de Gestión de Servicio Público de Transporte Regular de Uso General de Viajeros por Carretera concedidos por el Ministerio de Fomento, así como la adquisición de otras Empresas con Contratos con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Actualmente Interbus explota los siguientes Contratos de Gestión de Servicio Público de Transporte Regular de Uso General de Viajeros por Carretera:

- **VCM-101, Madrid-Alcobendas-Algete-Tamajón.**
- **VAC-231, Madrid-Piedrabuena-Ciudad Real-Agudo.**
- **VAC-232, Madrid-Málaga-Algeciras.**
- **VAC-236, Badajoz-Murcia.**
- **VAC-239, Jaén-Benidorm.**
- **MUR-026, Murcia-Mazarrón-Águilas.**
- **MUR-055, La Unión Murcia.**
- **MUR-068, Murcia-Fortuna-Pinoso.**
- **MUR-083, Cartagena-Murcia.**
- **MUR-084, Yecla. -Jumilla-Murcia.**
- **MUR-085, Murcia-Cieza-Caravaca de la Cruz.**

A la vez, la Empresa también efectúa diferentes servicios Regulares de uso Especial y Discrecional, por lo que su actividad se encuadra en el NACE 4931 *Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros* y 4939 *Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros*.

La Gestión de la Organización se realiza desde su Centro situado en la **Calle Gomera 4, San Sebastián de los Reyes.**



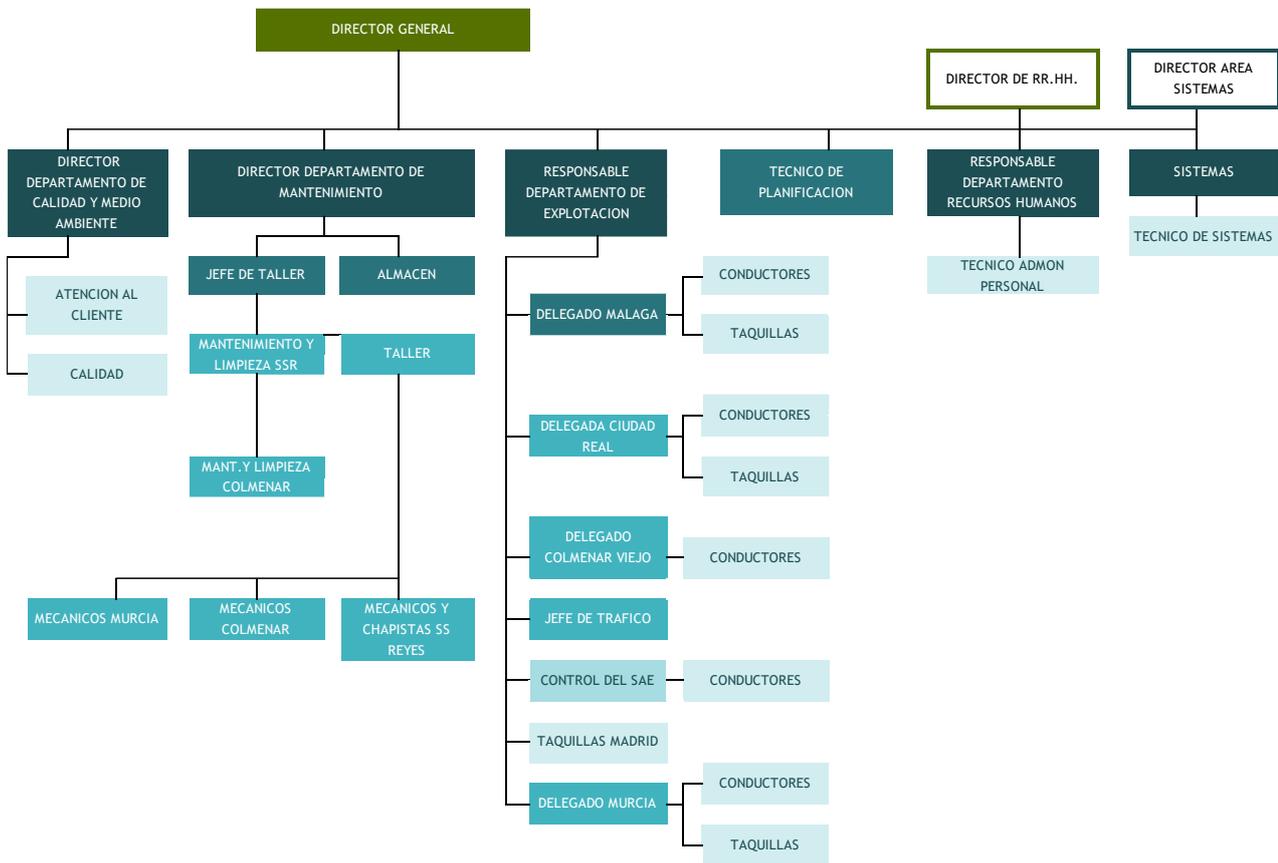
El objeto y alcance de esta Declaración Ambiental son las actividades de

- a) El Transporte Regular de Uso General de Viajeros por Carretera de ámbito Nacional en las Concesiones Administrativas:
- **VCM-101, Madrid-Alcobendas-Algete-Tamajón.**
 - **VAC-231, Madrid-Piedrabuena-Ciudad Real-Agudo.**
 - **VAC-232, Madrid-Málaga-Algeciras.**
- b) Servicios Regulares de Uso Especial y Discrecional.
- c) Transporte Colectivo Urbano de Viajeros por Carretera.

Gestionados desde sus instalaciones de la Calle Gomera número 4, en San Sebastián de los Reyes. En los aspectos relativos a Autobuses y km, se tendrán en cuenta los datos de toda la flota de Interurbana de Autobuses.

2.2. Organigrama.

El Organigrama de Interbus se presenta a continuación el cual incluye todos los miembros influyentes del Sistema de Gestión Ambiental.



La presente Declaración Ambiental ha sido elaborada por el Comité Ambiental de Interurbana de Autobuses, administrada a través del Director del Departamento de Calidad y Medio Ambiente, quien asume las funciones derivadas del Sistema de Gestión Ambiental, entre las que destaca: Elaboración de documentación directamente relacionada con los procesos con repercusión sobre el medioambiente, identificación y evaluación de los aspectos medioambientales, establecimiento y seguimiento de indicadores ambientales así como consecución de los objetivos, control relativo al desempeño de las obligaciones, requisitos o normas medioambientales de los distintos procesos, recopilación de la información de entrada relativa al seguimiento de la eficacia del sistema de gestión medioambiental y verificación del cumplimiento de la legislación ambiental.

3. Política

El 29 de Septiembre de 2017 se modificó la Política de la Organización debido a la inclusión de nuevos compromisos asumidos tras la adecuación a la Norma UNE-EN-ISO 9001:2015 y UNE-EN-ISO 14001:2015 pasando a designarse:

POLÍTICA INTEGRADA DE CALIDAD, GESTIÓN AMBIENTAL, GESTIÓN ENERGÉTICA, GESTIÓN DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE, SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, RESPONSABILIDAD SOCIAL, ACCESIBILIDAD UNIVERSAL, SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, CONCILIACIÓN E IGUALDAD.

La Dirección de **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.**, Empresa dedicada al Transporte de Viajeros por Carretera, en servicios regulares de uso general, así como la prestación de servicios regulares de uso especial y discrecional, considera que la Calidad es un factor esencial para el éxito de la Empresa, y que cada persona de la Organización es responsable de la función que realiza.

Así mismo, desde **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.** se considera prioritario el desempeño de sus actividades con la máxima seguridad para la salud de sus trabajadores persiguiendo el máximo respeto y cuidado del medio ambiente circundante, promoviendo a la vez, el desarrollo sostenible de la Sociedad atendiendo a las necesidades y expectativas, tanto de los trabajadores, como de los diferentes grupos de interés de la Organización.

Para la consecución de estos fines, **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.** establece una Política Integrada de Calidad, de Gestión Ambiental, Gestión Energética, Gestión de la Conducción Eficiente, Seguridad y Salud en el Trabajo, Responsabilidad Social, Accesibilidad, Seguridad en el Transporte, Conciliación e Igualdad en la que se suscriben los siguientes Principios y Compromisos:

- Mejora continua de sus actividades y procesos en el marco del Sistema Integrado de Calidad, Gestión Ambiental, Gestión Energética, Gestión de la Conducción Eficiente, Seguridad y Salud en el Trabajo, Responsabilidad Social, Accesibilidad Universal, Seguridad en el Transporte, Conciliación e Igualdad para lo cual la Organización establecerá, implementará y mantendrá objetivos documentados en los niveles y funciones pertinentes dentro de la Organización.
- La calidad final del servicio prestado al Cliente es el mejor resultado de las acciones planificadas y sistemáticas de prevención, detección, corrección y mejora continua durante el ejercicio de nuestra actividad. Para ello, **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.** se compromete a cumplir con los requisitos establecidos por la norma UNE-EN 13816:2003 sobre Calidad del Servicio para Transporte con el fin de garantizar la calidad del Servicio prestado en el Servicio para Transporte Público de Pasajeros.

- Las exigencias contractuales, los deseos y expectativas de los Clientes, son los criterios para establecer el patrón de la Calidad de nuestros Servicios, intentando siempre hacer coincidir la Calidad esperada con la Calidad percibida por su parte.
- Creación y mantenimiento de vías de comunicación con los grupos de interés, para la comprensión de sus requerimientos y expectativas y poder encaminarse hacia su satisfacción.
- Cumplimiento de los Requisitos Legales, Reglamentarios, Requisitos establecidos en las Normas de referencia, criterios Dalco así como otros Requisitos voluntariamente asumidos por la Organización, en materia de la Calidad del Servicio prestado, Medio Ambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud de los trabajadores, Responsabilidad Social, Accesibilidad, Seguridad en el Transporte, Conciliación e Igualdad tanto por **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.**, como por parte de los Subcontratistas que trabajen en sus instalaciones, o en nombre de la Organización.
- Respetar los derechos y principios universales, así como los principios generales de la Responsabilidad Social: Rendición de Cuentas, Comportamiento ético, Respeto a los intereses de las partes interesadas, respeto al principio de legalidad y respeto a la normativa internacional de comportamiento.
- Prevenir los accidentes e incidentes que dañen la integridad física y psíquica de los diferentes grupos de interés que interactúan con la Organización, eliminando las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico en los que la Organización pueda ejercer su influencia.
- Compromiso de mejorar continuamente la eficacia del Sistema de Gestión de Calidad, Gestión Ambiental, Gestión Energética, Gestión de la Conducción Eficiente, Gestión de la Seguridad y Salud de los Trabajadores, Gestión de la Responsabilidad Social, Gestión de la Accesibilidad Universal, Gestión de la Seguridad en el Transporte y Gestión del Modelo efr.
- Cada Trabajador es el responsable del desempeño de su actividad en el marco del Sistema de Gestión Integrado. La Dirección es responsable de impulsar la implantación de la Política y los Objetivos de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud de los Trabajadores, Responsabilidad Social, Accesibilidad, Seguridad en el Transporte, Conciliación e Igualdad comprobando su correcta consecución e implantación mediante auditorías, asegurando de esta manera el compromiso de mejora continua.
- Formación y cualificación del personal para la consecución de sus tareas, conforme a los requisitos del Sistema de Gestión Integrado.
- Disposición de procedimientos de actuación en caso de situación crítica o accidente que pueda tener consecuencias Ambientales, o para la Seguridad y Salud de los Trabajadores.
- Empleo de las mejores y más limpias tecnologías disponibles, de aplicación económica viable.
- Preferencia a la adquisición de bienes y servicios que optimicen el consumo energético.

- Adquisición de productos y servicios energéticamente eficientes para mejorar el desempeño energético de las diferentes actividades de la Organización.
- Racionalización del consumo de recursos naturales, minimización en la generación de residuos, vertidos líquidos y emisiones atmosféricas, bajo unas directrices de protección al medio ambiente y prevención de la contaminación.
- Colaboración con las Autoridades Públicas, e información a la opinión pública de las actividades que realiza, asegurando la transparencia, la ética y la adecuada gestión de los riesgos. Compromiso de actuación en virtud de la Prevención de daños y contra el deterioro de la Salud.
- Promover medidas con el fin de mejorar la calidad de vida y el bienestar, de las familias de los trabajadores.
- Establecimiento de medidas que faciliten la compatibilidad de la vida, personal, familiar y profesional.
- Prestación de servicio en el cual, además de la calidad recibida la seguridad sea aspecto fundamental y un objetivo durante el desarrollo del servicio.
- Implantación de medidas que promuevan y favorezcan la Igualdad de Género en la Organización
- Comunicar la presente Política a todo el personal de la Organización, a subcontratas y proveedores, así como mantenerla pública.

Los distintos Departamentos de **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.** han desarrollado un **MANUAL de GESTIÓN de CALIDAD, de GESTIÓN AMBIENTAL, de GESTIÓN ENERGÉTICA, GESTIÓN de la CONDUCCIÓN EFICIENTE, de SEGURIDAD Y SALUD en el Trabajo, de GESTIÓN DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL, de GESTIÓN de la ACCESIBILIDAD UNIVERSAL, de GESTIÓN de la SEGURIDAD en el TRANSPORTE, CONCILIACIÓN e IGUALDAD** y Procedimientos, en base a las Normas UNE-EN-ISO 9001:2015, UNE-EN 13816:2003, UNE-EN-ISO 14001:2015, ISO 50001:2011, OHSAS 18001:2007, ISO 26000, EA 0050, SR10, UNE 170001-1-2, UNE ISO 39001:2013, CSEAA 003.00 Criterios de Evaluación (INSIA) y la Norma 1000-1, edición 3 de Noviembre de 2008 (efr), con el fin de alcanzar los objetivos de Calidad, Competitividad, respeto al Medio Ambiente, Eficiencia Energética, Conducción Eficiente, Seguridad y Salud de los Trabajadores, Responsabilidad Social, Accesibilidad, Seguridad en el Transporte Conciliación e Igualdad, siendo cada Trabajador responsable del seguimiento y cumplimiento de aquellos procedimientos e instrucciones que afecten a su desempeño diario.

4. Sistema de Gestión Ambiental

El Sistema de Gestión Ambiental de Interbus, muestra desde un plano procedimental la administración de los impactos ambientales consecuentes de la actividad de la Organización, con el principal objetivo de minimizarlos.

Esta herramienta permite a la Organización identificar tanto áreas de mejora, que pueden traducirse en objetivos, como posibles desviaciones de la programación definida a través de indicadores cuyo contexto se sitúa en la mejora continua del desempeño ambiental de la Empresa. Este sistema desarrollado en coherencia con los requisitos de la Norma UNE EN ISO 14001, que mantiene activo y Certificado, siendo el pilar que promueve la mejora continua en el desempeño ambiental, tanto de la Empresa, desde una perspectiva organizativa, como los Trabajadores o los procesos asociados a la actividad.

La estructura documental del Sistema viene definida por el Manual de Gestión, que presenta los diferentes Procedimientos, no solo en relación a la Gestión Ambiental, sino a los demás Sistemas de Gestión: Calidad, Seguridad, Responsabilidad Social, Conducción Eficiente, Seguridad y Salud en el Trabajo, Eficiencia Energética... Así el sistema presenta la siguiente estructura documental:

Código	Descripción	Código	Descripción
MG	Manual de Gestión.	PC-25	Control de dispositivos de seguimiento y medición.
MG Zonas Cardio	MG. Zonas Cardio-protégidas.	PRS-26	Grupos de interés
PG-01	Control de la Documentación y Registros	PG-27	Económico Financiero
PG-02	Comunicación	PG-28	Prevención y Actuación por situación de acoso.
PG-03	Gestión de Recursos Humanos	PS-29	Gestión de la Seguridad Vial
PC-04	Gestión de los requisitos del cliente	PC 30	Mantenimiento de Equipos e Instalaciones
PG-05	Gestión de compras	PC 31	Plan de Calidad
PA-06	Identificación y evaluación de aspectos ambientales y energéticos	PC 32	Gestión de Reclamaciones, Quejas y Sugerencias
PG-07	Identificación de requisitos legales y otros requisitos	PC 33	Plan de Actuación y Atención al Cliente
PA-08	Gestión de residuos	PC 34	Inspección de la Información
PA-09	Gestión y control de efluentes	PC 35	Gestión de Objetos Perdidos
PA-10	Control de emisiones y Gestión Informe GEI	PC 36	Venta de Billetes
PA-11	Control de consumos	PC 37	Servicios Regulares de Uso General en Transporte Interurbano y Urbano
PPA-12	Plan de emergencia y capacidad de respuesta	PC 38	Servicios Regulares de Uso Especial y Discrecional

PG-13	Auditorías Internas	PC 39	Mantenimiento de la Flota
PG-14	No conformidades y acciones correctivas y preventivas	PC 40	Inspección
PG-15	Gestión de la mejora del sistema	PS 41	Especificaciones de Seguridad
PP-16	Control operacional preventivo	PA 42	Reducción del impacto ambiental en el desarrollo de la actividad
PP-17	Evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva.	PS 43	Gestión de Operaciones
PP-18	Coordinación de actividades empresariales	PS 44	Plan de Contingencias
PP-19	Vigilancia de la salud	PC 45	Gestión de la Carta de Servicios
PP-20	Control y uso de equipos de protección individual	PS 46	Gestión de Emergencias
PP-21	Inspecciones de seguridad	Interbus	Manual del Conductor
PP-22	Investigación de accidentes e incidentes	Interbus	Manual del Inspector
PP-23	Permisos de trabajo de especial riesgo	CE	Código Ético
PP-24	Consulta y participación.	CBGPA	Código de Buen Gobierno y Política Anticorrupción.

La implantación del Sistema de Gestión ha supuesto el desarrollo de varias operaciones que estipulan el funcionamiento y progreso con la finalidad fomentar los procesos con un mínimo impacto ambiental. Bajo este propósito el Sistema fomenta, entre otros, las siguientes iniciativas:

- Sensibilización; Todo el personal recibe una formación inicial sobre “Buenas prácticas ambientales”, este curso es más intensivo en personal de mantenimiento, con relación a la correcta segregación de residuos peligrosos y la importancia en disminuir su generación, y personal de conducción en cuanto al desarrollo de una conducción eficiente basada en la ejecución de unas determinadas prácticas y una adecuada actitud.
- Objetivos; Anualmente se planifican una serie de propósitos con la finalidad de reducir el impacto ambiental de la Organización. Esta planificación lleva asociada tanto los responsables de obtener las metas parciales como los recursos destinados a cada meta.
- Cumplimiento legal; Evaluación periódica del cumplimiento de los requisitos ambientales y seguimiento.
- Herramientas de control operacional; Ejecución de operaciones, como inspecciones y/o controles, para verificar la correcta gestión operacional de los procesos afectados por el sistema.
- Seguimiento y medición; Los diferentes procesos llevan asociados unos indicadores que contabilizan el impacto de la Empresa en el medio ambiente.

- Revisión; De manera anual, o ante cambios sustanciales, la Dirección así como los responsables de todos los Departamentos efectúan una valoración de la gestión ambiental efectuada por todos los órganos de la Organización.
- Impacto ambiental de proveedores; La gestión ambiental realizada tanto por proveedores o subcontratista, evaluada a través de los Aspectos Ambientales Indirectos, tal como se describe en el punto 4.1 Identificación de Aspectos en Condiciones Normales.
- Emergencias y capacidad de Respuesta; Se mantienen definidas diferentes actuaciones, para enfrentarse a cualquier situación de emergencia ambiental. En concreto existen protocolos para hacer frente a: Inundaciones, Incendios, Derrames de Productos Peligrosos, Colisión/choques de vehículos, Mezcla de Residuos Peligrosos y Fuga de gases. Para que estos planes estén en conocimiento de todo el personal, frecuentemente se efectúan simulacros (o cuestionarios), para comprobar el desempeño del personal involucrado.

De igual modo, se mantienen activos unos canales de comunicación con todos los Grupos de Interés/Partes Interesadas relevantes del Sistema de Gestión, donde se pone a disposición de éstos cualquier aspecto relacionado con el desempeño ambiental. Los medios de contacto disponibles son la página web www.interbus.es o el correo electrónico infobus@interbus.es

El Procedimiento “**PA-06 Identificación y Evaluación Aspectos Ambientales y Energéticos**”, el cual se describe a continuación, indica la sistemática para la identificación y evaluación de los **Aspectos Ambientales** de las actividades y servicios que se puedan controlar, y sobre los que se puede esperar tener influencia, incluyendo los relativos a los bienes y servicios comprados, que determinan aquéllos que tienen o pueden tener impactos significativos en el Medio Ambiente y sobre los ecosistemas. Así mismo se tendrán en cuenta los Aspectos Ambientales Indirectos que puedan derivarse de su actividad.

Los Aspectos Ambientales Significativos se consideran en la definición de objetivos, ya que constituyen el núcleo sobre el que se centran los esfuerzos de mejora continua del comportamiento Ambiental de la Organización.

4.1 Identificación de Aspectos en Condiciones Normales.

Para la identificación de los Aspectos Ambientales, primero hay que diferenciar los Aspectos Ambientales que genera cada Actividad/Servicio, entendiendo como tal:

- **Actividades/ Servicios:** determina las *Actividades/ Servicios* que se realizan en cada Centro. Se identifica una a una las actividades/ servicios que se realizan en la empresa junto con los aspectos que se generan.
- **Aspectos Ambientales:** elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente.

Así para cada una de las actividades/servicios se identifica el Aspecto Ambiental que se ve afectado, indicando el Impacto que se produce. Cuando sea posible, se cuantificará la generación del Aspecto para cada actividad por unidad producida, kilómetros o número de Trabajadores; pero siempre la misma unidad de medida para cada aspecto.

Los **Aspectos Ambientales Directos** identificados y evaluados para las instalaciones de Interbus en San Sebastián de los Reyes:

- Generación de Residuos Peligrosos
- Generación de Residuos No Peligrosos
- Vertidos
- Emisiones a la atmósfera
- Emisiones gases combustión a la atmósfera
- Ruido/ molestias
- Consumo de energía
- Consumo de recursos naturales
- Consumo de agua

Como se ha comentado, los **Aspectos Ambientales Indirectos** son Aspectos que no dependen directamente de las actividades desarrolladas, pero que si se producen a consecuencia de actividades secundarias o por agentes externos relacionados con el centro de trabajo. Generalmente los Aspectos Indirectos son generados por proveedores y subcontratistas, bien por los productos o servicios solicitados o bien por la generación de

Aspectos Ambientales. Esta identificación ha ofrecido los siguientes Aspectos Indirectos:

- Generación de Residuos Peligrosos.
 - Subcontratación Talleres Externos.
- Generación de Residuos No Peligrosos.
 - Subcontratación Talleres Externos.
- Emisiones a la atmósfera.
 - COV's. Subcontratación Talleres Externos.
 - Gases combustión de autocares. Subcontratación Servicios de Refuerzo.
- Ruido/ molestias.
 - Subcontratación Servicios de Refuerzo.
- Consumo de energía
 - Eléctrica. Subcontratación Talleres Externos.
 - Combustible. Subcontratación Servicios de Refuerzo.
- Consumo de recursos naturales.
 - Subcontratación Talleres Externos.

4.2 Evaluación de Aspectos Ambientales.

La Evaluación de los Aspectos se realiza bajo dos contextos: para condiciones de funcionamiento normal y condiciones de funcionamiento anormal. Una vez identificados los Aspectos Ambientales, se procede a realizar la Evaluación, teniendo en cuenta los parámetros que se detallan a continuación, con una perspectiva de Ciclo de Vida:

- **V₁: Toxicidad o Naturaleza del aspecto considerando:**

Toxicidad: se valora en función del daño que puede ser capaz de ejercer una sustancia sobre un ser vivo, así como el origen/destino de éste.

Naturaleza del Aspecto: característica del recurso consumido por las consecuencias que sobre el Medio Ambiente se pueden considerar en su generación o por ser un recurso más o menos limitado en la naturaleza, así como el origen/destino de éste.

- V₂: Cantidad relativa generada/ Extensión afectada (en caso de suelo).
- V₃: Frecuencia.

Cada Aspecto Ambiental vendrá evaluado sólo por aquellos parámetros que le apliquen, tal y como se recoge en la tabla siguiente:

ASPECTO AMBIENTAL	V1	V2	V3
Generación de residuos	X	X	X
Vertidos	X	X	
Emisiones a la atmósfera	X	X	X
Generación de ruidos y emisiones radioeléctricas	X		X
Consumo de energía	X	X	
Consumo de agua	X	X	X
Consumo de recursos naturales.	X	X	X

Los Aspectos Ambientales identificados, son valorados empleando tablas de puntuación (identificadas en el Procedimiento PA-06 *Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales y Energéticos*), donde cada tabla se corresponde con un Aspecto Ambiental determinado, identificando las siguientes Tablas:

- **Tabla 1:** Generación de residuos.
- **Tabla 2:** Vertidos.
- **Tabla 3:** Emisiones a la atmósfera.
- **Tabla 4:** Generación de ruidos y emisiones radioeléctricas.
- **Tabla 5:** Consumo de energía.
- **Tabla 6:** Consumo de agua.
- **Tabla 7:** Consumo de recursos naturales.

En estas *Tablas*, se describe la valoración de la evaluación de cada Aspecto Ambiental, los parámetros V1, V2 y V3, podrán tomar valores 1, 5 o 10, según sus características. Así la Evaluación del Aspecto se determina como la suma total de los valores dados a cada uno de los parámetros definidos:

$$V_T = \sum V_i$$

Donde *i* varía de 1 a n, siendo n el número de parámetros que le aplican a un Aspecto Ambiental.

Siguiendo la metodología descrita, cada uno de los Aspectos Ambientales identificados que hayan sido valorados, se consideran como **Significativos** aquellos que tengan una puntuación total (V_T) por encima de la mitad más uno, del valor máximo que tendría el Aspecto si en todos los conceptos tuviera la puntuación máxima, es decir 10 puntos:

$$V_T > \left(\frac{V_{MÁXIMO}}{2} + 1 \right)$$

Así tras la identificación, la evaluación de Aspectos ambientales del 2019, la cual se realiza con los datos resultantes en 2018, ha ofrecido los siguientes aspectos significativos directos:

ASPECTOS		ACTIVIDADES/SERVICIOS	IMPACTOS
RESIDUOS PELIGROSOS	Aceite usado	Instalaciones en general/ Mantenimiento	Contaminación del Medio
RESIDUOS PELIGROSOS	Material absorbente	Mantenimiento	Contaminación del Medio
EMISIONES A LA ATMOSFERA	Gases combustión de autocares de flota.	Transporte	Contaminación Atmosférica
CONSUMO DE ENERGÍA	Gasoil	Transporte	Agotamiento recursos naturales

Los impactos ambientales derivados de los aspectos ambientales significativos de la organización no suponen ningún incumplimiento legal relativo a dichos impactos.

Los Aspectos Ambientales Indirectos identificados serán evaluados atendiendo a los criterios:

V₁: Consecuencia del Aspecto/ Magnitud del Daño.

V₂: Valoración de Gestión Ambiental del Servicio/ Actividad.

V₃: Frecuencia.

La metodología de evaluación es idéntica a la empleada en la Evaluación de Aspectos Ambientales Directos en las condiciones señaladas, existiendo de igual modo la Tabla 8: Evaluación de Aspectos Ambientales Indirectos,

que describe el valor otorgado según las características del impacto ambiental. La última Evaluación realizada, no ofreció Aspectos Indirectos significativos, debido a la poca repercusión sobre la actividad de la Empresa, así como, mantienen Sistemas de Gestión Ambiental implantados y certificados, conforme al sistema de evaluación de los Aspectos Indirectos, los cuales no han resultado significativos.

4.3 Identificación de Aspectos Ambientales Potenciales

La identificación de los Aspectos Ambientales Potenciales tiene por objeto conocer la hipotética incidencia sobre el Medio Ambiente de las actividades, productos y servicios de la Empresa, entre las que se incluye:

- Emisiones Atmosféricas.
- Vertidos al Agua.
- Generación y Gestión de Residuos.
- Contaminación del Suelo.
- Otras cuestiones Ambientales locales y que afecten a la comunidad (Ruido, Molestias).
- Utilización de Recursos Naturales (Agua, Energía, Materias Primas, etc.).

Los Aspectos Ambientales Potenciales podrán ocurrir en función de los posibles riesgos o situaciones de emergencia que pueden tener las instalaciones y actividades desempeñadas desde la organización. Así, los Riesgos Potenciales o Situaciones de Emergencia se identifican a partir de la siguiente clasificación:

a) Riesgos Naturales.

- Atmosféricos o Climáticos.
- Geológicos.

Pudiendo dar lugar a los sucesos: Inundaciones; Acción del viento (ventisca, pedriscos, grandes nevadas, tormentas...); Terremotos con sus consecuencias (derrumbes, roturas de depósitos...), etc.

b) Riesgos de Origen Mecánico.

- Colisiones (entre objetos móviles).
- Choques (entre un objeto móvil y uno fijo).
- Roturas y/ o Desgastes.
- Caídas de Materiales.
- Derrumbamientos.

Pudiendo dar lugar a los sucesos: Deterioro mecánico de sistemas completos o sus componentes;

Derrame de fluidos, materias primas, materias almacenadas o de proceso; Pérdida de funcionalidad de sistemas o sus componentes; Interrupción de la actividad con deterioro de productos, etc.

c) Riesgo de Incendio:

- Sobrecalentamientos.
- Cortocircuitos.
- Otras Causas.

Pudiendo dar lugar a los sucesos: deterioro de componentes y/ o sistemas y desprendimiento de calor y gases.

d) Riesgos de Explosión:

- Almacenamiento o Uso de Productos Químicos Explosivos.
- Almacenamiento o Uso de Gases.

Los Aspectos Ambientales Potenciales deben evaluarse para jerarquizarlos y poder determinar cuáles de ellos son significativos y controlables de manera que se lleve sobre ellos un seguimiento, con la intención de disminuir el impacto que puedan representar para la actividad desarrollada.

4.4 Evaluación de Aspectos Ambientales Potenciales.

Una vez identificados los Aspectos Ambientales Potenciales, se evalúan para lo cual tiene en cuenta los parámetros que se detallan a continuación:

- **V₁**: Probabilidad de ocurrencia del riesgo o situación de emergencia. Valora el número de veces que un suceso ha ocurrido en la zona que se está evaluando.

Y los siguientes parámetros **en función de los Aspectos generados** durante el suceso a evaluar:

- **V₂**: Tipo de residuos que se pueden generar en función del suceso y tipo de zona.
- **V₃**: Tipo de emisiones que se pueden generar en función del suceso y tipo de zona.
- **V₄**: Tipo de vertidos que se pueden generar en función del suceso y tipo de zona.
- **V₅**: Consumo de Recursos Naturales.

Con los valores determinados la Evaluación del Aspecto se determina como la suma de los valores dados a los parámetros definidos:

$$V_T = V_1 + (V_2 \text{ o } V_3 \text{ o } V_4 \text{ ó } V_5)$$

Seguendo la metodología descrita, cada uno de los Aspectos Ambientales identificados hayan sido valorados, se consideran como significativos aquellos que tengan una puntuación total:

$$V_T > \left(\frac{V_{MÁXIMO}}{2} + 1 \right)$$

Así tras la identificación, la evaluación de Aspectos ambientales Potenciales del 2019, la cual se realiza con los datos resultantes de los últimos años, ha ofrecido los siguientes aspectos significativos potenciales:

SUCESO	ASPECTO	ACTIVIDADES/SERVICIOS	IMPACTOS
Choque, colisión entre vehículos, o entre vehículos y objetos estáticos	Generación de Residuos No Peligrosos	Actividad	Contaminación del Medio
Choque, colisión entre vehículos, o entre vehículos y objetos estáticos	Generación de Residuos Peligrosos	Actividad	Contaminación del Medio
Choque, colisión entre vehículos, o entre vehículos y objetos estáticos	Emisiones Gases Combustión	Actividad	Contaminación Atmosférica
Choque, colisión entre vehículos, o entre vehículos y objetos estáticos	Vertidos	Actividad	Contaminación del Agua
Mezcla de Residuos Peligrosos	Generación de Residuos Peligrosos	Instalaciones en General	Contaminación del Medio
Derrames líquidos Peligrosos	Generación de Residuos Peligrosos	Instalaciones en General	Contaminación del Medio
Derrames líquidos Peligrosos	Infiltración en el Suelo	Instalaciones en General	Contaminación Suelo
Derrames líquidos Peligrosos	Vertidos al Alcantarillado con Sustancias Disueltas y en Suspensión	Actividad	Contaminación del Agua
Fugas Gas Refrigerante (R-134)	Emisiones a la Atmósfera	Instalaciones en General	Contaminación Atmosférica

5. Objetivos Ambientales

Los Objetivos Ambientales se han definido con el propósito de minimizar aquellos aspectos que han presentado una mayor incidencia ambiental durante el desarrollo de la actividad de Interbus, es decir han resultado significativos en la Evaluación de Aspectos Ambientales. Sin embargo, de manera paralela también se han manifestado objetivos sobre determinadas variables que por su magnitud en la Organización y coherencia con la Política deben ser objeto de las actuaciones requeridas para restringir su impacto.

4.5 Objetivos 2018

A continuación, se detalla el Plan de Objetivos Ambientales del 2018, evidenciando las medidas y resultados obtenidos:

- A. Reducción de al menos un 5% la cantidad generada de Residuos Peligrosos en relación al año 2017, concretamente en relación a Trapos Limpieza Ropa Contaminada. Valor de referencia de Valor de referencia de 2017: Residuos peligrosos 23583,5Kg; 105,11 Kg/km; Trapos limpieza ropas contaminadas 215Kg; 0,0010 Kg/Km. El parámetro km está multiplicado por factor corrector 100.000.**

Las Acciones propuestas para la consecución del objetivo han sido las siguientes:

- Valoración de los Residuos más generados en 2017 y planteamiento de medidas para reducirlos.
- Valoración de los mantenimientos en búsqueda de la reducción de Residuos. Reducción de la cantidad de acciones asociadas a cada Mantenimiento.
- Reducción de mantenimientos, a través de renovación de la flota.
- Concienciación del personal de Mantenimiento en relación a la generación de Residuos. Especialmente en cuanto a los Trapos de limpieza y ropas contaminadas.

Con la aplicación de estas medidas se han conseguido los siguientes resultados pertenecientes mayoritariamente al Departamento de Mantenimiento. Para el cálculo del indicador "Residuos/Km" se elimina en este Objetivo los Km realizados en la concesión de Murcia, debido a que sus residuos son gestionados en el centro de Murcia. Por este motivo se recalcula el indicador para 2017, el cual va a diferir con los datos calculados para el EMAS del 2017.

Se muestra la generación de residuos anual, además del indicador relativizado en función de los kilómetros y los empleados:

➤ Residuos Peligrosos

		Residuos	Residuos/Km	Residuos/ Empleado	Variación Generación Residuos	Variación Residuos/Km
2018	Primer Semestre	8950	103,12	18,191	-14,9%	-16,0%
2017		10523	122,73	22,901		
2018	Segundo Semestre	16075,8	175,07	32,674	23,1%	23,1%
2017		13060,5	142,16	27,022		
2018	Total	25025,8	140,11	50,865	6,1%	5,5%
2017		23583,5	132,78	50,027		

Se comprueba el incumplimiento del objetivo de mejora en la generación de Residuos. El aumento de la generación de aceite ha sido el factor clave que ha imposibilitado conseguir el objetivo. Este incremento ha sido generado principalmente por el envejecimiento de la flota, puesto que la sujeta al objetivo ha incrementado su edad en un 27% al realizarse únicamente 12 renovaciones, lo que implica más mantenimientos donde el factor más influyente en cada uno de ellos es **el Aceite, el cual es el factor responsable del 54% de la generación de Residuos total**. De igual modo, la implantación del MAX ha generado un significativo cambio en los procesos lo cual ha provocado que algunos mantenimientos se adelantasen, lo que ha hecho que se incrementen el número de mantenimientos y con ello los Residuos.

➤ Trapos contaminados

		Trapos Contaminados	Residuos/Km	Residuos/Empleado	Variación Generación Residuos	Variación Residuos/Km
2018	Primer Semestre	70	0,81	0,142	-12,5%	-13,6%
2017		80	0,93	0,174		
2018	Segundo Semestre	149	1,62	0,303	10,4%	10,4%
2017		135	1,47	0,279		
2018	Total	219	1,23	0,445	1,9%	1,3%
2017		215	1,21	0,456		

En relación a los Trapos contaminados se evidencia el incumplimiento del objetivo, donde la principal causa es el **incorrecto desempeño del personal de mantenimiento**, ya que éste es un medio “indirecto” de la producción de Residuos (su principal labor es la recogida y limpieza), por lo que su generación depende principalmente de la actividad del personal. Para 2019 se reforzarán las labores de Concienciación y Sensibilización al personal de este Departamento, puesto que como se evidencia los resultados no han correspondido con las expectativas, los cuales también han podido verse influenciados por la contratación de diverso personal que ha influenciado negativamente al indicador, lo que ha supuesto la mejora del Plan de Acogida para estos puestos.

Los indicadores relativizados por km están multiplicados por un factor corrector (100.000), para que su presentación sea más clara.

B. Reducción del consumo de Combustible 3%, en relación a Km. Valor de Referencia: VAC-231 28,02 l/100Km, VAC-232 24,91 l/100Km, VAC-236 25,32 l/100Km, VAC-239 27,80 l/100Km

Las Acciones planteadas para la ejecución de este objetivo fueron las siguientes:

- Análisis de los Consumos de 2017, valoración de Conductores y Vehículos.
- Estudio de los consumos y las variables influyentes.
- Comunicación de las variables en las que han obtenido peores resultados.
- Formación a conductores en Conducción Eficiente. Seguimiento Empresa subcontratada.

Para focalizar el objetivo de una manera más racional, se dividen los consumos obtenidos conforme al tipo de transporte que requiere cada Servicio y a la diferente capacidad de los autobuses (13 metros y 15 metros). La falta de datos en los modelos de 15 metros es debido a la renovación de la flota de dichos vehículos a lo largo del 2017 y 2018. Los datos utilizados para el cálculo de este Objetivo son proporcionados por la aplicación “SCANIA Fleet Management Portal”.

El objetivo presentó los siguientes datos, cuya unidad de medida son litros consumidos cada 100 Km.

		Primer Cuatrimestre				Segundo Cuatrimestre				Tercer Cuatrimestre				TOTAL			
		13 m		15 m		13 m		15 m		13 m		15 m		13 m		15 m	
VAC-231	2018	27,53	-3%	32,94	-	27,45	-2%	32,7	-	27,59	-1%	33,77	-	27,52	-1,8%	33,23	-
	2017	28,29		-		27,88		-		27,89		-		28,02		-	
VAC-232	2018	25,71	5%	28,08	-	26,68	7%	28,2	-	29,99	20%	27,95	-1%	27,2	9%	28,07	-1%
	2017	24,46		-		25,02		-		25,07		28,34		24,95		28,34	

Se comprueba el incumplimiento total del objetivo de mejora. Se analiza un aumento significativo en los coches de 13 metros de la VAC-232 que va incrementado a lo largo del año 2018 provocado principalmente por los conductores sin formación específica incorporados a lo largo del verano, además en esta concesión es más significativo el aumento de la edad media de la flota debido a la gran cantidad de Km que realizan los autobuses de dicha concesión (364.253,88 km/bus), en comparación con la VAC-231, realizando por autobús un 132% más de Km.

C. Reducción de un 3% el consumo de luz (San Sebastián de los Reyes). Valor de Referencia 2017: 270138Kw; 309,2 Kw consumo luz/km*10000.

Las metas programadas para lograr el descenso del consumo de energía eléctrica en las instalaciones fueron:

- Estudio, valoración e implantación de otras medidas de ahorro energético, como luces led.
- Renovación equipo de Climatización (SS) e instalación de contador de KW en el equipo
- Renovación de la flota (implicación de menos mantenimientos y consumo de luz)
- Concienciación del personal en eficiencia energética. (Uso del equipo de climatización SS).

El indicador “Consumo Kw/Km” ha sido modificado en comparación con el EMAS 2017, el cual se relativizaba con las “Horas de mantenimiento”, este cambio es provocado por la renovación del sistema interno de gestión de compras.

		Consumo Kw	Consumo Kw/Km	Variación Consumo eléctrico	Variación Consumo relativo
2018	Primer Cuatrimestre	109075	1888,04	11,6%	9,0%
2017		97743	1732,11		
2018	Segundo Cuatrimestre	72612	1166,11	-14,8%	-13,2%
2017		85185	1344,07		
2018	Tercer Cuatrimestre	81607	1393,16	-6,4%	-7,7%
2017		87210	1508,64		
2018	Total	263294	1474,07	-2,5%	-3,1%
2017		270138	1520,91		

Se comprueba un descenso de casi el 3% del consumo de la luz, principalmente gracias a la sustitución de uno de los equipos centrales de climatización (el que abastece a las tres plantas), así como la sensibilización del personal a través de la ejecución de distintas campañas. Es destacable como a pesar de haber

aumentado el personal administrativo, se obtienen unos excelentes resultados, lo que expone el pleno compromiso del personal del edificio.

D. Reducción en un 10%, las emisiones de CO₂ realizadas por la Organización.

Las Acciones planteadas para la ejecución de este objetivo fueron las siguientes:

- Análisis de los factores y emisión de medidas destinadas a la reducción de la Huella (Vehículos de menos emisiones, Políticas de Conducción eficiente, establecimiento de un Plan Energético con aplicación de energías con Gdo)
- Cálculo de la Huella de Carbono del año 2018.

Tras la ejecución de las acciones, no en todos los casos se pudo ejecutar con la intención que se planteaba, obteniendo los siguientes resultados:

	2017	2018	Variación
Tn Emisiones CO2	19856,40	21013,75	6%
Tn Emisiones CO2/Km	0,89	0,94	6%
Tn Emisiones CO2/Empleado	42,12	42,71	1,3%

Como se evidencia el objetivo no se pudo cumplir, debido fundamentalmente al incremento del consumo de combustible, un 3% el cual no se ha traducido en un aumento de kilómetros, otro de los factores que explican este resultado ha sido el aumento de las Emisiones Fugitivas de los vehículos que han supuesto un aumento del 89% en la comparativa interanual. También hay que añadir que en 2018 se han contabilizado por primera vez centros como Seseña. Todas estas incidencias, explican el aumento de las emisiones de CO₂e.

5.1 Objetivos 2019.

Tras la Evaluación de Aspectos Ambientales y en coherencia con la Política y el Sistema de Gestión Ambiental, para el año 2019 Interbus ha Planteado una serie de Objetivos con la intención de continuar su proceso de mejora continua del Desempeño Ambiental.

6. Desempeño Ambiental

A continuación, se describe la evolución del comportamiento medioambiental de la Empresa en su principal instalación situada en **Calle Gomera 4** San Sebastián de los Reyes, exponiendo el desempeño efectuado en Interbus durante los últimos años. De manera complementaria, se utilizará el parámetro Km para relativizar las variables ambientales, ya que esto se debe a que esta unidad presenta de una manera directa la “producción” de la Empresa, incluyéndose todos los kilómetros efectuados independientemente de la zona geográfica a la que pertenezcan. Los indicadores se muestran relativizados por Trabajadores, como exige el propio Reglamento EMAS, y por Km. El indicador relativizado por Km lleva asociado una constante (multiplicación por 100.000), para poder mostrar un valor más lúcido.

El número de trabajadores utilizado para el periodo descrito ha sido:

	2015	2016	2017	2018
Número de Trabajadores	374,5	409	471	492

El número de kilómetros utilizados para el cálculo de los Indicadores Básicos del periodo evaluado ha sido:

	2015	2016	2017	2018
Km Recorridos	16.988.186	18.701.056	22.436.399	22.265.915

6.1 Residuos

La generación de Residuos Peligrosos y No Peligrosos ha registrado los siguientes datos, los cuales provienen de los procesos de mantenimiento a los que está sujetos la flota de la Organización.

	2015	2016	2017	2018
Total Residuos Peligrosos (Tn)	23,985	21,644	23,584	25,026
Total Residuos No Peligrosos (Tn)	1,028	1,406	0,651	1,968
Total Residuos (Tn)	25,013	23,050	24,235	26,994
Total Residuos/Km	0,147	0,123	0,108	0,121
Total Residuos/Trabajador	0,067	0,056	0,051	0,055

Así en la comparativa interanual, se han incrementado los residuos totales, provocado por el aumento de los mantenimientos derivados por la edad de la flota y la modificación de sistemática. De igual modo, el aumento de los empleados ha supuesto mayores tareas administrativa y residuos no peligrosos relacionados con el desempeño de las oficinas.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Total Residuos (Tn)	-8%	5%	11%
Total Residuos/Km	-16%	-12%	12%
Total Residuos/Trabajador	-16%	-9%	7%

6.1.1 Residuos Peligrosos

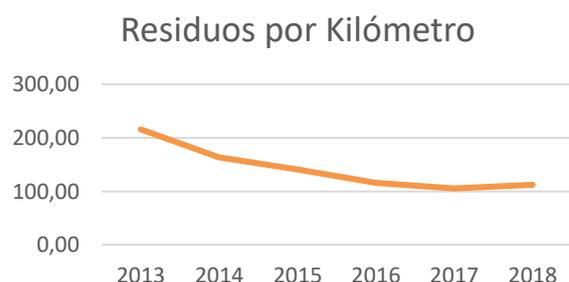
Los Residuos Peligrosos puede ser uno de los impactos sobre el Medio Ambiente más importantes de la actividad de la Organización. Durante los últimos años se han obtenido los siguientes datos:

	2015	2016	2017	2018
Total Residuos Peligrosos (Kg)	23.984,6	21.644,2	23.583,5	25.025,8
Residuos Peligrosos (Kg)/Km	141,18	116,06	105,11	112,40
Residuos Peligrosos (Kg)/Trabajador	64,04	52,92	50,07	50,87

Al comprobar las comparativas interanuales, se verifica un incremento tanto en generación total de Residuos Peligrosos como al relativizarlo con Km y trabajadores.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Total Residuos Peligrosos (Kg)	-10%	9%	6%
Residuos (Kg)/Km	-18%	-9%	7%
Residuos (Kg)/Trabajador	-17%	-5%	2%

De forma complementaria, se muestran de manera gráfica la evolución de los Indicadores Básicos en cuanto a la generación de Residuos Peligrosos desde el año 2013, donde se verifica la positiva tendencia que revela el sobresaliente desempeño ambiental efectuado por la Organización durante los últimos años.



A continuación, se muestra la Generación de cada Residuo Peligroso de la Organización, junto con su Indicador asociado:

	2016			2017			2018			Comparativa 2017-2018		
	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador
<i>Envases metálicos contaminados</i>	0,246	0,0013	0,0006	0,156	0,0007	0,0003	0,198	0,0009	0,0004	27%	27%	22%
<i>Envases vacíos de plástico</i>	0,057	0,0003	0,0001	0,163	0,0007	0,0003	0,058	0,0003	0,0001	-64%	-64%	-66%
<i>Disolvente no halogenado</i>	0,084	0,0004	0,0002	0,428	0,0019	0,0009	0,086	0,0004	0,0002	-80%	-80%	-81%
<i>Baterías usadas</i>	0,227	0,0012	0,0006	0,206	0,0009	0,0004	0,127	0,0006	0,0003	-38%	-38%	-41%
<i>Filtros de aceite y combustible</i>	1,461	0,0078	0,0036	0,651	0,0029	0,0014	0,895	0,0040	0,0018	37%	38%	32%
<i>Material absorbente</i>	0,073	0,0004	0,0002	0,099	0,0004	0,0002	0,157	0,0007	0,0003	59%	59%	52%
<i>Tropos limpieza ropas contaminadas</i>	0,155	0,0008	0,0004	0,215	0,0010	0,0005	0,219	0,0010	0,0004	2%	2%	-2%
<i>Aerosoles vacíos/sprays</i>	0,0462	0,0002	0,0001	0,022	0,0001	0,0000	0,023	0,0001	0,0000	5%	5%	0%
<i>Tubos fluorescentes</i>	0,046	0,0002	0,0001	0,0125	0,0001	0,0000	0,0068	0,0000	0,0000	-46%	-45%	-48%
<i>Aceite usado (litros)</i>	8,5	0,0455	0,0208	8,69	0,0386	0,0185	13,54	0,0608	0,0275	56%	56%	49%
<i>Anticongelante</i>	0,067	0,0004	0,0002	0,342	0,0015	0,0007	0,097	0,0004	0,0002	-72%	-72%	-73%
<i>Polvo de lijado</i>	0,321	0,0017	0,0008	0,323	0,0014	0,0007	0,043	0,0002	0,0001	-87%	-87%	-87%
<i>Papel de enmascarar</i>	0,047	0,0003	0,0001	0,156	0,0007	0,0003	0,059	0,0003	0,0001	-62%	-62%	-64%
<i>Filtros cabina</i>	0,045	0,0002	0,0001	0,12	0,0005	0,0003	0,01	0,0000	0,0000	-92%	-92%	-92%
<i>Lodos con hidrocarburos</i>	10,26	0,0549	0,0251	12	0,0534	0,0255	9,48	0,0426	0,0193	-21%	-21%	-24%
<i>Pilas alcalinas</i>	0,007	0,0000	0,0000	0,00	0,0000	0,0000	0	0,0000	0,0000	0%	0%	0%
<i>Equipos electrónicos</i>	0,002	0,0000	0,0000	0,00	0,0000	0,0000	0,027	0,0001	0,0001	100%	100%	100%

A pesar de que en términos totales no se ha podido evidenciar una reducción en la generación de Residuos Peligrosos. Hay que destacar que de los 17 tipos de residuo que generamos en la organización se han logrado reducir 10, siendo el Aceite usado el residuo que, en relación a Tn, más ha incrementado eclipsando los buenos resultados del resto de residuos.

Analizando los indicadores relativizados de Km se observa como son muy parecidos los resultados al realizar en 2017 y 2018 casi los mismos Km, sin embargo, al aumentar la edad de la flota ciertos residuos como el aceite tienden a incrementar a parte de algunos mantenimientos que se han adelantado por la implantación del MAX, por otro lado en marzo del 2018 se recogieron 8.040 kg del residuo Aceite usado, siendo la última retirada en octubre del 2017, lo que indica que gran parte de esa recogida correspondería a mantenimientos realizados en el 2017, igualándose un poco la generación de este residuo en la comparativa interanual.

Interbus gestiona los Residuos Peligrosos generados a través de Empresas Autorizadas para la ejecución de estos trabajos.

6.1.2 Residuos No Peligrosos.

Las actividades de mantenimiento, administración y limpieza también generan una serie de residuos No Peligrosos que igualmente son segregados y posteriormente son transportados y gestionados por Empresas autorizadas. Los resultados del último trienio han sido:

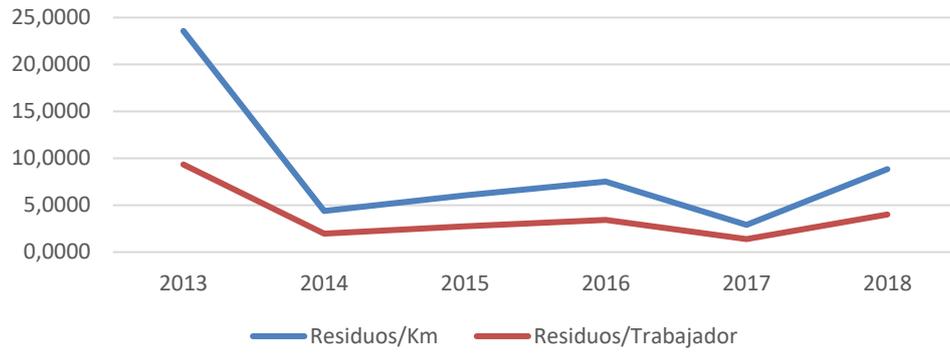
	2015	2016	2017	2018
Total Residuos No Peligrosos (Kg)	1.028	1.406	651	1.968
Residuos No Peligrosos (Kg)/Km	6,0513	7,5183	2,9015	8,8386
Residuos No Peligrosos (Kg)/Trabajador	2,7450	3,4377	1,3822	4,00

En las comparativas interanuales, se comprueba un significativo aumento, tanto en términos totales como relativos.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Total Residuos (Kg)	37%	-54%	202%
Residuos/Km	24%	-61%	205%
Residuos/Trabajador	25%	-60%	189%

De manera gráfica se muestran la generación de Residuos No Peligrosos desde el 2013, verificando el ligero incremento producido entre 2014 y 2016 y nuevamente incrementando entre 2017 y 2018.

Residuos No Peligrosos



	2016			2017			2018			Comparativa 2017-2018		
	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador	Tn Residuos	Tn/Km	Tn/Trabajador
<i>Papel/Cartón</i>	0,570	0,0030	0,00139	0,225	0,0010	0,00048	1,300	0,0058	0,00264	478%	482%	453%
<i>Madera</i>	0,550	0,0029	0,00134	0,227	0,0010	0,00048	0,538	0,0024	0,00109	137%	139%	127%
<i>Paragolpes</i>	0,062	0,0003	0,00015	0,101	0,0005	0,00021	0,110	0,0005	0,00022	9%	10%	4%
<i>Pilas alcalinas</i>	0,000	0,0000	0,00000	0,004	0,0000	0,00001	0,000	0,0000	0,00000	-100%	-100%	-100%
<i>Cristales</i>	0,022	0,0001	0,00005	0,019	0,0001	0,00004	0,020	0,0001	0,00004	5%	6%	1%
<i>Residuos de aparatos eléctricos</i>	0,000	0,0000	0,00000	0,031	0,0001	0,00007	0,000	0,0000	0,00000	-100%	-100%	-100%
<i>Chatarra</i>	0,161	0,0009	0,00039	0,022	0,0001	0,00005	0,000	0,0000	0,00000	-100%	-100%	-100%
<i>Envases no contaminados</i>	0,041	0,0002	0,00010	0,022	0,0001	0,00005	0,000	0,0000	0,00000	-100%	-100%	-100%

Se muestra un notable incremento en Residuos de Papel/Cartón y Madera provocado principalmente por la limpieza generada en el archivo documental del centro de San Sebastián de los Reyes, la cual es la primera que se realiza en el centro. Hay que destacar que San Sebastián de los Reyes se reciben autobuses para concesiones que están fuera del alcance de dicho centro como, por ejemplo, la recepción de 50 autobuses para la VJA-089 a principios del 2018, que han generado notables residuos no peligrosos.

6.2 Vertidos a la Red de Saneamiento.

Los resultados de la siguiente tabla evidencian que el vertido industrial emitido se adecua a lo que establece la legislación al respecto, de forma que todos los parámetros analizados, con la periodicidad establecida por la Autorización de Vertidos, son inferiores al límite establecido en el Decreto 57/2005, de 30 de Junio, por el que se revisan los Anexos de la Ley 10/1993 de 26 de Octubre, sobre Vertidos líquidos industriales al sistema integral de saneamiento.

	2016		2017		2018		Limite. Decreto 57/2005 C.A.M:
	may.-16	nov.-16	may.-17	nov.-17	may.-18	nov.-18	
DBO5	137	136	<5	133	412	147	1000 mg/l
DQO	406	300	30	307	653	296	1750 mg/l
Sólidos en Suspensión	46,4	42,7	14,2	14,6	39,3	26,8	1000 mg/l
Aceites y Grasas	2,18	2,79	<1	4,89	3,3	2,2	100 mg/l
Hidrocarburos	6	1,9	21	5	6	3	20 mg/l
Detergentes	4,72	6,36	5,16	9,2	18,7	17,2	30 mg/l
Fósforo	15,6	8,4	4,34	5,17	5,56	4,49	40 mg/l
Nitrógeno	93,5	43,9	20,3	81,1	87,9	109	125 mg/l
pH	8,9	8,3	8,8	8,9	8,6	8,9	6 - 10 ud.pH
Conductividad	819	442	1160	979	729	1057	7500 μ s/cm
Caudal Acumulado				10	23,9	20,7	* m ³
Caudal Medio	0,7	0,08	0,52	1,1	1,2	1,38	* m ³ /h
Temperatura	14,9 ^o	15,2 ^o	18,8 ^o	11,75 ^o	17,4 ^o	12,4 ^o	40 ^o C

Estos datos han sido remitidos por TÜV SÜD ATISAE, S.A.U. y Asistencia Técnica Industrial S.A.E, Empresas acreditadas por ENAC, en sus informes con numeración: MD/MAI-160162 con muestra del 17 de Mayo de 2016, MD/MAI-160349 con muestra del 10 de Noviembre de 2016, MD/MAI-170156 con muestra del 18 de Mayo de 2017, MD/MAI-170383 con muestra del 16 de Noviembre de 2017, Certificado: 8100115673 con muestra del 17 de Mayo de 2018 y Certificado: 8100115673.1 – C/VER/000057 con muestra del 26 de Noviembre de 2018.

6.3 Emisiones a la atmósfera.

6.3.1 Emisiones CO₂e

Se contabilizan el total de Emisiones de toda la Organización, utilizando la unidad “toneladas equivalentes de CO₂e”, en coherencia con el Informe GEI conforme a la Norma ISO 14064-1 que publica Interbus anualmente. Este hecho supone que se contabilicen todas las Emisiones independientemente del Centro de trabajo donde se originen.

	2015	2016	2017	2018
Emisiones CO₂e Tn	15630,72	17088,51	19856,40	21013,75
Emisiones CO₂e Tn/Km	0,92	0,92	0,89	0,94
Emisiones CO₂e Tn/Trabajador	41,74	41,78	42,16	42,71

El indicador CO₂e incluye las emisiones de CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC Y SF₆.

Debido al incremento de actividad de la Organización, nuevos Contratos de Gestión asumidos, el total de Emisiones se ha incrementado significativamente, especialmente en la comparativa 2015-2018 por el aumento de la actividad y servicios del último año. Sin embargo, al relativizar las emisiones en función de los empleados se observa unas emisiones parecidas al año anterior.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Emisiones Tn CO₂ e	9%	16%	6%
Emisiones Tn CO₂e/Km	0,19%	-4%	6%
Emisiones Tn CO₂e/Trabajador	0,10%	0,9%	1,3%

El coeficiente CO₂e (Dióxido de Carbono equivalente), incluye emisiones de CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC y SF₆.

En el siguiente cuadro se muestran las comparaciones interanuales de CO₂e que representa cada fuente de emisión:

2018	2017	2016	2017-2018
------	------	------	-----------

Datos generales

	2018	2017	2016	2017-2018
1				
Alcance 1	20576,45	19522,70	16901,45	5%
Emisiones fuentes fijas- Caldera-Mantenimiento	7,45	13,98	9,086	-47%
Emisiones fuentes móviles - Interbus	9200,38	9033,75	8624,77	2%
Emisiones fuentes móviles - VAC-232	4273,18	4005,93	3524,42	7%
Emisiones fuentes móviles - VAC-236	439,37	311,25	3,042	41%
Emisiones fuentes móviles - VAC-239	246,83	199,99		23%
Emisiones fuentes móviles - Lycar	2846,81	2950,83	1072,157	-4%
Emisiones fuentes móviles - VAC-231	2574,61	2463,06	3114,418	5%
Emisiones móviles-Vehículos de Empresa	43,97	41,70	36,99	5%
Emisiones fugitivas - Emisiones refrigerante vehículos	943,8	500,5	514,80	89%
Emisiones fugitivas - Emisiones refrigerante fijas	0,00	1,71	1,77	-100%
Emisiones Extintores	0,048	0,05		-11%
2				
Alcance 2	99,25	99,79	87,70	-1%
Consumo de electricidad	99,25	99,79	87,70	-1%
3				
Alcance 3	338,048	233,91	99,36	45%
Emisiones fuentes móviles - Vehículos	272,78	178,26	40,49	53%
Emisiones fuentes fugitivas -Vehículos	0,05005	0,0351	0,00753	43%
Consumo de agua	5,98	6,15	6,23	-3%
Botellas de agua	56,43	47,24	50,43	19%
Gestión de residuos - +Transporte	2,81	2,217	2,208	26,8%
TOTAL	21013,75	19856,40	17088,51	6%

Para obtener estos resultados se han utilizado diferentes Factores de Emisión provenientes de dos fuentes, *Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA)*, informe Versión 11 de Febrero de 2019 y *“Department for Environment, Food & Rural Affairs” (Defra)*, del 2018, los cuales se muestran a continuación:

Variable	Factor de Emisión	Fuente
Consumo combustible Instalaciones Fijas	2,868	Mapama
Consumo combustible Vehículos	2,520	Mapama
Emisiones equipos de Climatización	2088	Mapama
	1774	Mapama
	1430	Mapama
Consumo eléctrico	0,32	Mapama
	0,28	Mapama
	0,39	Mapama
	0,25	Mapama
Emisiones Vehículos de Refuerzo	0,2152	Defra
Consumo de Agua	1,052	Defra
Residuos Generados	21,3842	Defra

6.3.2 Emisiones NOx

Las emisiones de NOx originadas por los vehículos se han calculado a partir de los factores de Emisión proporcionados por la *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016*, así a partir de los kg de combustible consumidos se han producido las siguientes emisiones,

	2015	2016	2017	2018
NOx Tn	66,23	70,06	81,93	84,59
NOx Tn/km	0,39	0,37	0,37	0,38
NOx Tn/trabajador	0,18	0,17	0,174	0,172

Las comparativas interanuales indican unos resultados similares al de consumo de combustible debido a que las emisiones dependen directamente de este factor, por otro lado, al relativizar las emisiones por los trabajadores se obtiene un descenso de las emisiones, justificado por el aumento de trabajadores y un aumento al relativizarlo por Km, justificado por el descenso de los Km realizados.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
NOx Tn	6%	17%	3%
NOx Tn/km	-4%	-3%	4%
NOx Tn/Trabajador	-3%	2%	-1%

En 2018 se ha modificado el factor de emisión, teniendo en cuenta que el utilizado anteriormente consideraba una flota homogénea. Con la nueva metodología se han valorado las emisiones de años anteriores.

6.3.3 Emisiones SO₂

Las emisiones de SO₂ originadas por los vehículos se han calculado a partir de los factores de Emisión proporcionados por la *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016*, así a partir de los kg de combustible consumidos se han producido las siguientes emisiones:

	2015	2016	2017	2018
SO ₂ Tn	30.660,86	32.433,07	37.929,61	39.162,35
SO ₂ /Km	180,483	173,429	169,054	175,885
SO ₂ /empleado	81,871	79,298	80,530	79,598

Las comparativas interanuales indican unos resultados similares al de consumo de combustible debido a que las emisiones dependen directamente de este factor, por otro lado, al relativizar las emisiones por los trabajadores se obtiene un descenso de las emisiones, justificado por el aumento de trabajadores y un aumento al relativizarlo por Km, justificado por el descenso de los Km realizados.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
SO ₂ Tn	6%	17%	3%
SO ₂ /Km	-4%	-3%	4%
SO ₂ /empleado	-3%	2%	-1%

En 2018 se ha modificado el factor de emisión, debido al cambio producido de dicho cálculo en la fuente de consulta *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016*.

6.3.4 Emisiones PM

Las emisiones de PM originadas por los vehículos se han calculado a partir de los factores de Emisión proporcionados por la *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016*, así a partir de los kg de combustible consumidos se han producido las siguientes emisiones:

	2015	2016	2017	2018
PM Tn	5,62	5,95	6,95	7,18
PM / km	0,03	0,03	0,03	0,03
PM/empleado	0,02	0,01	0,01	0,01

Las comparativas interanuales indican unos resultados similares al de consumo de combustible debido a que las emisiones dependen directamente de este factor, por otro lado, al relativizar las emisiones por los trabajadores se obtiene un descenso de las emisiones, justificado por el aumento de trabajadores y un aumento al relativizarlo por Km, justificado por el descenso de los Km realizados.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
PM Tn	6%	17%	3%
PM / km	-4%	-3%	4%
PM/empleado	-3%	2%	-1%

6.4 Ruido.

En relación a las limitaciones de los niveles de ruido, el pasado 17 y 26 de Mayo de 2010 se realizaron controles de emisiones sonoras tanto diurnas como nocturnas por una entidad acreditada obteniendo los siguientes datos:

	Leq - Diurno	Leq - Nocturno	Límite día RD 1367/2007	Límite noche RD 1367/2007
Entrada a instalaciones	Sin emisión	48,8	75	65
Aparcamiento de autobuses (frente a mangas de aspiración y lavadero de autobuses)	Sin emisión	45	75	65
Lavadero de bajos,	Sin emisión	44,6	75	65
Oficinas	Sin emisión	52,6	75	65
Mangas de aspiración	69	50	75	65
Lavadero de autobuses	65,1	53,2	75	65

Los datos vienen expresados en el Nivel de presión sonora equivalente Leq T en dB(A). Los datos indicados provienen de los informes con numeración 28/28/4C/1/003817 y 28/28/4C/1/003885.

Sin emisión, se refiere que el ruido generado por la actividad de la instalación no influye en el ruido ambiental.

6.5 Eficiencia Energética

6.5.1 Electricidad

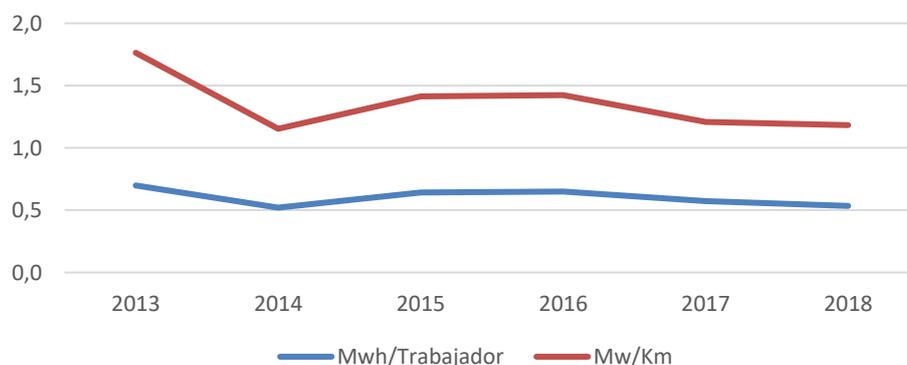
A continuación, se muestra la evolución del consumo eléctrico realizado en las instalaciones de San Sebastián de los Reyes. En términos totales, se observa un descenso durante el año. Este descenso se debe principalmente a la sustitución de unos de los equipos de climatización y a las buenas prácticas de eficiencia energética de todos los trabajadores, que incluso aumentando el número de trabajadores ha disminuido el consumo eléctrico.

	2015	2016	2017	2018
Consumo eléctrico Mwh	240,2	266,1	270,1	263,3
Mwh/Km	1,41	1,42	1,20	0,5
Mwh/Trabajador	0,6	0,7	0,6	1,18

La comparativa interanual describe los siguientes datos:

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Consumo eléctrico Mwh	11%	2%	-3%
Consumo eléctrico Mwh/Km	1%	-15%	-2%
Consumo eléctrico Mwh/Trabajador	1%	-12%	-7%

Se evidencia de manera gráfica la tendencia llevada desde el 2013 verificando el significativo descenso producido en 2014 y el moderado crecimiento en 2015 y 2016, volviendo a un significativo descenso en 2017 y 2018.



6.5.2 Combustible

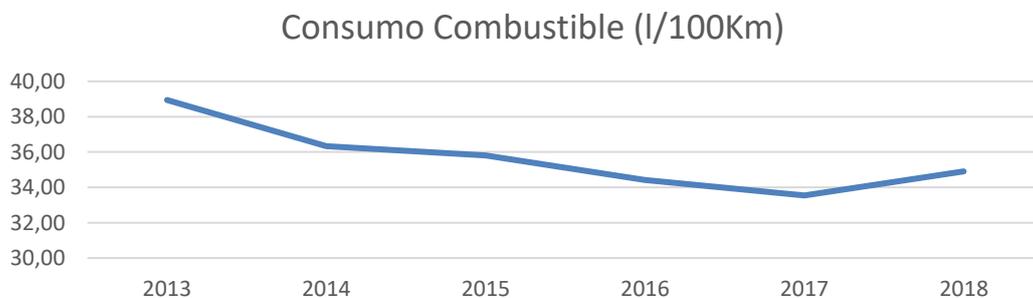
En relación al consumo de combustible se ha utilizado la medida “Litros cada 100Km”, por ser la más representativa, aunque también se presenta los litros consumidos en relación al número de trabajadores. En este cálculo se han considerado los repostajes en el centro de San Sebastián de los Reyes y los realizados en ruta según necesidad. Así durante los últimos años, se han generado los siguientes datos:

	2015	2016	2017	2018
Litros de Gasoil	6.083.504	6.435.132	7.525.717	7.770.307
Consumo (L/100Km)	35,81	34,41	33,67	34,90
Litros/Trabajador	16.244	15.734	15.978	15.793

Las comparativas interanuales describen los siguientes datos:

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Litros de Gasoil	6%	17%	3%
Consumo (L/100Km)	-4%	-2%	4%
Litros/Trabajador	-3%	2%	-1%

Así, de manera gráfica se muestra el consumo de combustible durante los últimos años.



Aún habiendo renovado la flota, la edad media total de todos los vehículos ha aumentado y junto con la incorporación de nuevos conductores ha provocado este ligero incremento en el consumo (L/100Km), modificando la tendencia conseguida en los últimos años.

Otro factor influyente ha sido los cambios de flota realizados, en cuanto al tipo de vehículo y motorización, que ha supuesto el mencionado incremento. En la siguiente tabla se observa el número de vehículos por tipo y la comparación entre los últimos 3 años:

Vehículos	2016	2017	2018	Transformación 2016-2018
18 metros	4%	9%	9%	114%
15 metros	4%	9%	14%	243%
13 metros	79%	73%	71%	-11%
Híbridos	13%	13%	13%	0%

Se comprueba como la tendencia es de seguir aumentando la flota con vehículos de mayor capacidad (18 y 15 metros), con lo que se concluye que en cada expedición se pueden llevar más pasajeros realizando los mismos km, sin embargo, esta sustitución repercute directamente en el aumento de combustible al tratarse de vehículos con un significativo aumento de tamaño y peso.

En la siguiente tabla se relaciona los litros consumidos con el total de viajeros llevados:

	2017	2018	2017-2018
Viajeros	15.567.705	16.161.159	4%
Litros/Viajeros	0,48342	0,4808	-1%

Se indica como los viajeros han aumentado en una proporción mayor que los litros de gasoil, por lo que podemos concluir que, aún aumentado el consumo, la organización ha sido más eficiente en el transporte de viajeros.

De igual modo, de acuerdo a lo exigido por el Reglamento EMAS, transformando los datos relativos al consumo de combustible a Mwh, conforme a los Factores de Conversión Energía Final-Energía Primaria emitidos por el IDAE, donde un Litro de Gasoil equivale a 11,024 Kw, se obtienen los siguientes datos con el parámetro Mwh.

	2015	2016	2017	2018
Mwh total	67.067,9	70.944,5	82.967,7	85.664,20
Global "Mwh/Km"	394,79	379,36	371,19	384,73
MWh/Trabajador	179,1	173,5	176,2	174,1

La comparativa interanual de las variables comentadas confirma este ligero incremento del consumo de combustible.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Mwh	6%	17%	3%
Mwh/Km	-4%	-2%	4%
MWh/Trabajador	-3%	2%	-1%

Interbus no utiliza fuentes de Energía renovables, por lo que no se incluyen en la presente declaración.

6.6 Eficiencia en el consumo de materiales

6.6.1 Papel

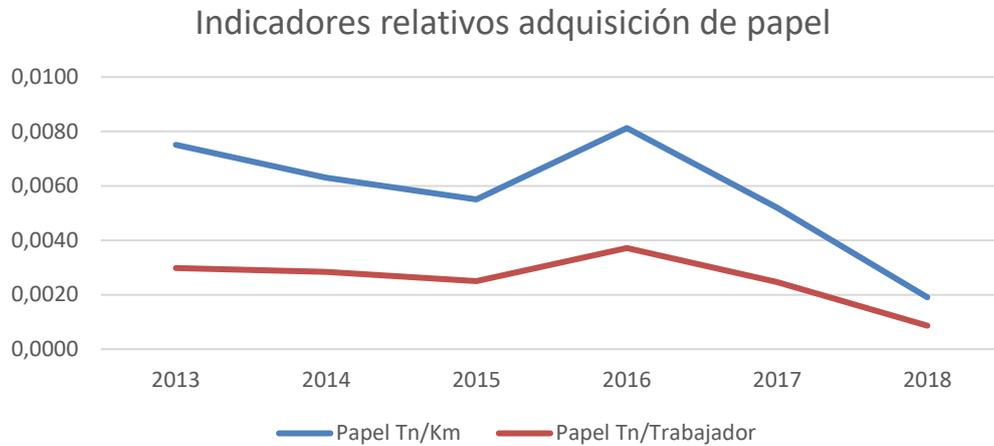
En relación al consumo de paquetes de papel destinados a labores administrativas, la continua sensibilización del personal y la política “Paperless”, durante el año 2018 ha originado un significativo descenso.

	2015	2016	2017	2018
Papel (Tn)	0,9356	1,5193	1,1626	0,4241
Papel Tn/Km	0,0055	0,0081	0,0052	0,0019
Papel Tn/Trabajador	0,0025	0,0037	0,0025	0,0009

Igualmente, al relativizar los consumos se verifican importantes reducciones, aun así, hay que señalar que este parámetro señala las compras de paquetes de papel y no el consumo directo, por lo que no contempla el stock realizable.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Papel (Tn)	62%	-23%	-64%
Papel Tn/Km	48%	-36%	-63%
Papel Tn/Trabajador	49%	-34%	-65%

Se muestra gráficamente los valores desde el 2013 comprobando el cambio de tendencia producido durante los dos últimos años.



6.6.2 Anticongelante.

Con relación al Anticongelante suministrado a la flota, en términos totales se verifica un significativo incremento en el último año, provocado principalmente por la compra de un nuevo tipo de anticongelante el cual requiere un mínimo de stock almacenado. Hay que señalar que el Anticongelante es un elemento complementario con un carácter preventivo, lo que quiere decir que su uso no depende de los kilómetros efectuados, ya que su aumento se explica por el incremento de los vehículos y/o temperaturas del medio. Atendiendo a la densidad 1100 Kg/m³ se ha calculado las toneladas generadas en el periodo.

	2015	2016	2017	2018
Tn Anticongelante	2,786	4,0645	6,64	8,22
Anticongelante (Tn)/Km	0,016	0,022	0,030	0,037
Anticongelante (Tn)/Trabajador	0,007	0,010	0,014	0,017

Los datos relativos muestran la misma tendencia debido a las citadas características del anticongelante, donde el consumo de este elemento depende de las reposiciones que tengan que realizar por escapes o averías. Por ello, los indicadores relativizados no muestran una desviación en cuanto al consumo total.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Tn Anticongelante	46%	63%	24%
Anticongelante (Tn)/Km	33%	36%	25%
Anticongelante (Tn)/Trabajador	34%	42%	18%

6.6.3 Aceite.

En relación al aceite utilizado, éste si es un elemento influenciado directamente por los mantenimientos y en consecuencia por los kilómetros recorridos. Así, atendiendo a la densidad 865 Kg/m³ se ha calculado las toneladas generadas en el periodo.

	2015	2016	2017	2018
Tn Aceite	13,23	14,001	16,058	14,989
Aceite (Tn)/Km	0,078	0,075	0,072	0,067
Aceite (Tn)/Trabajador	0,035	0,034	0,034	0,030

En la comparativa interanual se comprueba un descenso del consumo de Aceite, tanto en valor total como al relativizarlo por Km y trabajadores.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Tn Aceite	6%	15%	-7%
Aceite (Tn)/Km	-4%	-4%	-6%
Aceite (Tn)/Trabajador	-3%	0%	-11%

6.6.4 Urea.

La Urea es un complemento que utilizan los motores de gasoil, utilizado para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), mediante un proceso denominado reducción catalítica selectiva (RCA). La renovación de la flota, conforme a los criterios medio ambientales de la Empresa, ha supuesto que cada vez más vehículos utilicen Urea por sus propiedades descontaminantes. Atendiendo a la densidad 1,09 Kg/m³ se ha calculado las toneladas generadas en el periodo.

	2015	2016	2017	2018
Tn Urea	0,253	0,336	0,414	0,475
Urea (Tn)/Km	0,001	0,002	0,002	0,002
Urea (Tn)/Trabajador	0,001	0,001	0,001	0,001

Así, el incremento en el consumo de Urea se explica porque cada vez son más los vehículos que utilizan este componente, un 12% de renovación de la flota en este periodo, especialmente desde la llegada de los vehículos Euro VI.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Tn Urea	33%	23%	15%
Urea (Tn)/Km	21%	3%	16%
Urea (Tn)/Trabajador	21%	7%	10%

6.7 Consumo de agua

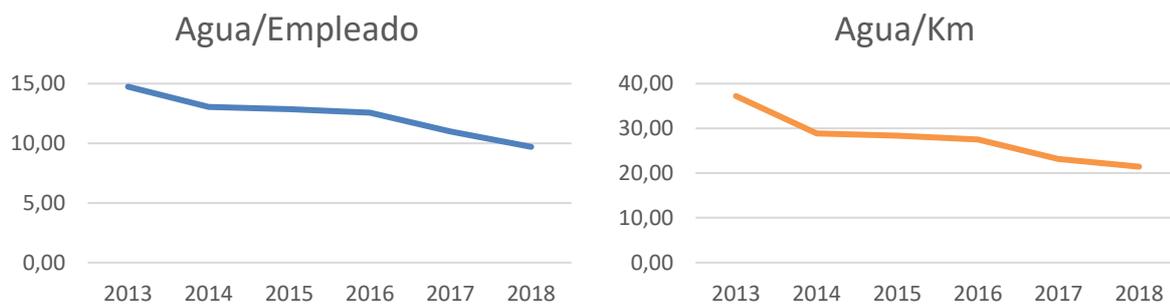
En relación al consumo de agua realizado en San Sebastián de los Reyes, se observa un descenso el consumo de agua, gracias a la concienciación del personal y la instalación de difusores en procesos como el lavado de vehículos que incrementan la eficiencia en el consumo.

	2015	2016	2017	2018
Agua (m3)	4.820	5.140	5.178	4.773
Agua (m3)/Km	28,37	27,49	23,17	21,44
Agua (m3)/Trabajador	12,87	12,57	10,99	9,70

El proceso que más impacta sobre el consumo de agua es el lavado de vehículos en el túnel de lavado, aspecto ligado estrechamente con la actividad de la Empresa. Así al relativizar los resultados se observa un continuo descenso durante los últimos años.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Agua (m3)	7%	1%	-8%
Agua (m3) /Km	-3%	-16%	-7%
Agua (m3) /Trabajador	-2%	-13%	-12%

A continuación de manera gráfica, se muestra el continuo descenso del consumo de agua relativizado por km y Trabajadores desde el año 2013.



6.8 Biodiversidad

Con relación a la biodiversidad, se ha calculado la “Superficie de la instalación” resultando 11712,97 m² de acuerdo con el número de Trabajadores, obteniendo los siguientes datos:

	2015	2016	2017	2018
Superficie Construida m ² / N.º Trabajadores	31,28	28,64	24,87	23,81

La comparativa interanual verifica el crecimiento de la Empresa, descendiendo los valores del indicador establecido.

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Superficie Construida m ² / N.º Trabajadores	-8%	-13%	-4%

7. Legislación Ambiental

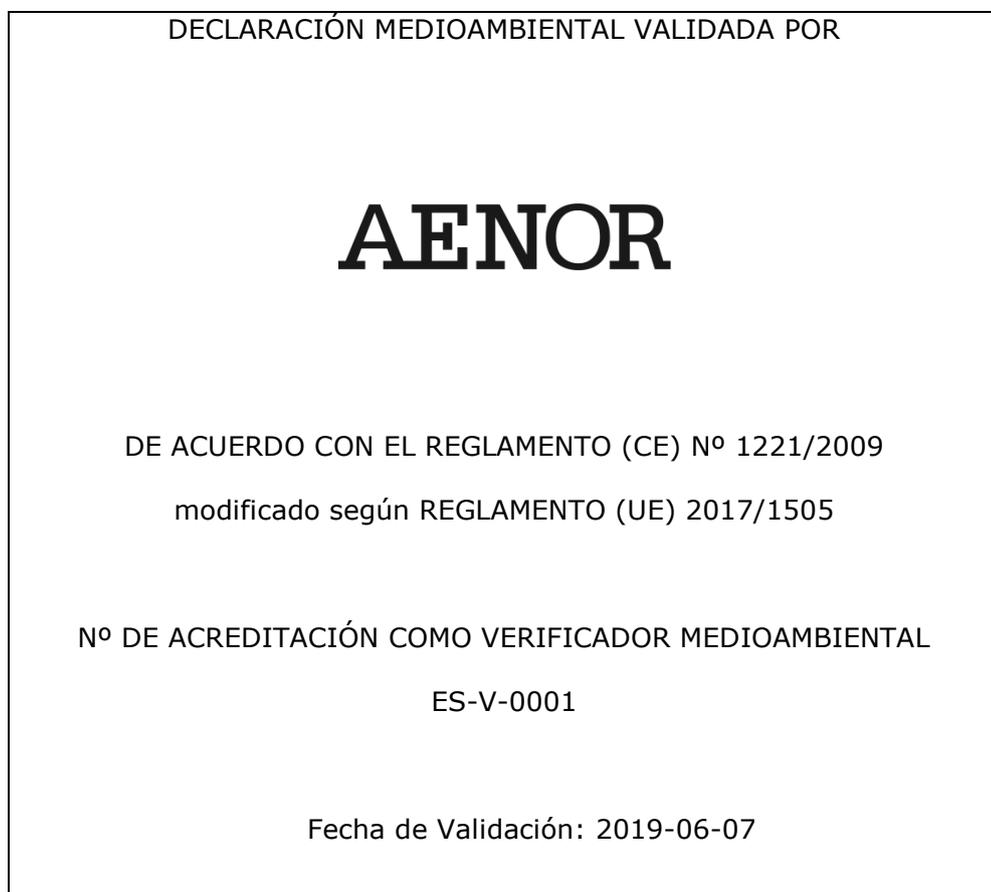
Actualmente se cuenta con los siguientes documentos legales:

- **Licencias de Actividad:** La Licencia original de “Instalación, Apertura y Funcionamiento” está fecha el 5 de Octubre de 1992 con número de Expediente IN 123/91 para la actividad Garaje Oficinas y Taller de Autobuses. Posteriormente el 18 de Enero de 2012 con Número de expediente 2009/LINAC/000284 el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes concedió la nueva Licencia de Instalación, Actividad y Funcionamiento, tras ampliar la actividad a “Proyecto ampliación cabina de aspiración de la actividad Garaje, Oficina y Taller de Autobuses”.
- **Autorizaciones como Productor de Residuos Peligrosos:** Desde el 7 de Marzo de 2005 la Organización realizó el “Registro de pequeños productores de Residuos Peligrosos de la Comunidad de Madrid” con número de inscripción A-28/170207/MD51/2005/16545. Esta inscripción ha sufrido variaciones debido a la generación de nuevos Residuos Peligrosos. Así el 28 de Febrero de 2017 debido a la magnitud de Residuos Producidos, Interbus realiza la “Modificación de Comunicación de Industrias o Actividades Productoras de Residuos Peligrosos” declarando el incremento en la Producción de Residuos Peligrosos. El 30 de Marzo de 2017 se registra el Plan de Minimización de Residuos de Interbus.
- **Informe Preliminar de Suelos:** Interbus en cumplimiento a lo establecido en el *Real Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados*, el 5 de Febrero de 2007 entregó a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid el Informe Preliminar de Suelos, quien el 23 de Septiembre de 2008 con Ref. APCS-660.2/07 resolvió favorablemente, estableciendo una periodicidad quinquenal para la entrega de los sucesivos informes. Así el 26 de Septiembre de 2013 se remitió a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid el último Informe de Situación de Suelo. En este contexto en Septiembre de 2017, se recibió la Resolución del Director General del Medio Ambiente, notificando el cumplimiento del trámite relativo a la presentación de informe complementario de caracterización analítica del suelo.
- **Autorización de vertido:** Interbus mantiene la Autorización de Vertidos emitida por el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes el 23 de Enero de 2012, en cumplimiento de la Ley

10/1993 modificada por el Decreto 57/2005, donde permite el uso de la Rede de Saneamiento bajo la realización de autocontroles semestrales. En octubre de 2018 se realizó la nueva solicitud la cual se está a la espera de recepción. En el punto 5.3 Autorización de Vertidos, se muestra los resultados de las analíticas de los últimos años.

- **Instalaciones Petrolíferas:** Interbus en sus instalaciones de San Sebastián de los Reyes mantiene dos 2 tanques de 50.000 Litros cada uno, inscritas en la Comunidad de Madrid con referencia IP/UP-029428 el 23 Mayo de 2002 y con Número de Registro 2005-IP-0004-0000-10-008812-000-00 el 3 de Octubre de 2005.
- **Estudio Acústico:** Para dar cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, como se ha evidenciado en el punto **5.5 Ruido** se realizaron dos controles sonoros, en horario diurno el 17 de Mayo de 2010 y en horario nocturno el 26 de Mayo de 2010, para verificar el cumplimiento de los límites de ruido para ambiente exterior, cumpliendo en ambos casos.

8. Verificador



9. Fecha de la próxima Declaración Ambiental

La próxima declaración ambiental conforme al Reglamento (CE) N° 1221/2009 del Parlamento Europeo, se efectuará en Mayo de 2020.

DECLARACIÓN DEL VERIFICADOR MEDIOAMBIENTAL SOBRE LAS ACTIVIDADES DE VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN

AENOR INTERNACIONAL, S.A.U., en posesión del número de registro de verificadores medioambientales EMAS nº ES-V-0001, acreditado para el ámbito 49.31 "Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros" y 49.39 "Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros" (Código NACE) declara:

haber verificado que la organización, según se indica en la declaración medioambiental de **INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.**, en posesión del número de registro ES-MD-000340

cumple todos los requisitos del Reglamento (CE) nº 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), modificado según Reglamento (UE) 2017/1505.

Mediante la firma de esta declaración, declaro que:

- la verificación y validación se han llevado a cabo respetando escrupulosamente los requisitos del Reglamento (CE) nº 1221/2009 modificado según Reglamento (UE) 2017/1505;
- el resultado de la verificación y validación confirma que no hay indicios de incumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia de medio ambiente;
- los datos y la información de la declaración de la organización reflejan una imagen fiable, convincente y correcta de todas las actividades de la organización en el ámbito mencionado en la declaración medioambiental.

El presente documento no equivale al registro en EMAS. El registro en EMAS solo puede ser otorgado por un organismo competente en virtud del Reglamento (CE) nº 1221/2009. El presente documento no servirá por sí solo para la comunicación pública independiente.

Hecho en Madrid, el 7 de junio de 2019

Firma del verificador



Rafael GARCÍA MEIRO
Director General de AENOR