

ANEXO 12

ÍNDICE DEL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE LA AGLOMERACIÓN DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL

- 0. Resumen ejecutivo
 - 0.1. Marco legislativo aplicable
 - 0.2. Descripción de la zona de Málaga y Costa del Sol
 - 0.3. Evaluación de la calidad del aire en la zona de Málaga y Costa del Sol
 - 0.3.1. Descripción de los sistemas de medida empleados
 - 0.3.2. Concentraciones observadas
 - 0.4. Procedencia de los niveles de partículas: inventario de emisiones y análisis factorial de la contribución de fuentes
 - 0.5. Objetivos de reducción considerados
 - 0.6. Medidas planteadas para la reducción de los niveles de partículas
 - 0.7. Reducciones conseguidas con las medidas planteadas
 - 0.8. Consideraciones finales con respecto a los objetivos de reducción a conseguir
 - 0.9. Plan de Vigilancia y Seguimiento
- 1. Introducción
 - 1.1. Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
- 2. Fundamento jurídico
 - 2.1. Marco legislativo europeo
 - 2.2. Marco legislativo estatal
 - 2.3. Marco legislativo autonómico
- 3. Normativa aplicable
 - 3.1. Normativa sobre gestión de la calidad del aire
 - 3.2. Normativa sobre niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos
 - 3.3. Normativa sobre limitación de emisión de contaminantes a la atmósfera
 - 3.3.1. Actividades industriales
 - 3.3.2. Vehículos a motor
 - 3.3.3. Otras actividades
- 4. Zona afectada
 - 4.1. Información general
 - 4.2. Estimación de la superficie afectada y la población expuesta
 - 4.3. Análisis socioeconómico
 - 4.4. Datos topográficos relevantes
 - 4.5. Datos climáticos útiles
 - 4.5.1. Temperaturas
 - 4.5.2. Radiación solar
 - 4.5.3. Pluviometría
 - 4.5.4. Vientos
 - 4.5.5. Inversión térmica
 - 4.6. Objetivos de protección
 - 4.6.1. Salud de las personas
 - 4.6.2. Patrimonio natural
 - 4.6.3. Patrimonio cultural
- 5. Evaluación de la calidad del aire
 - 5.1. Técnicas de medida
 - 5.1.1. Mediciones fijas
 - 5.1.2. Mediciones indicativas

- 5.2. Concentraciones observadas
 - 5.2.1. Mediciones fijas
 - 5.2.2. Mediciones indicativas
- 5.3. Contaminación debida a fenómenos de intrusión sahariana
 - 5.3.1. Identificación de los episodios de polvo africano con impacto en los niveles de MPA (material particulado atmosférico)
 - 5.3.2. Cuantificación de la carga neta de polvo africano en las superaciones de los niveles diarios de PM₁₀
 - 5.3.3. Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual
- 5.4. Caracterización del material particulado en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
 - 5.4.1. Componentes mayoritarios y elementos traza
 - 5.4.2. Análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor
 - 5.4.3. Conclusiones
- 5.5. Comparación de los niveles registrados de PM₁₀ en otras estaciones
- 5.6. Conclusiones de la evaluación de la calidad del aire
6. Origen de la contaminación
 - 6.1. Introducción
 - 6.2. Metodología empleada
 - 6.2.1. Información de base
 - 6.2.2. Criterios de cálculo
 - 6.3. Fuentes de emisión responsables de la contaminación
7. Análisis de la situación
 - 7.1. Factores que influyen en los niveles de concentración de partículas en el aire
 - 7.2. Contribución de las fuentes locales a los niveles de inmisión de PM₁₀
 - 7.2.1. Meteorología representativa para aplicación de modelos de dispersión
 - 7.2.2. Modelización del tráfico
 - 7.2.3. Modelización de las actividades industriales y canteras
 - 7.3. Detalle de los factores responsables de la superación. Valoración de resultados
 - 7.3.1. Materia mineral
 - 7.3.2. Transporte regional
 - 7.3.3. Tráfico rodado
 - 7.3.4. Sector residencial/comercial/institucional
 - 7.3.5. Actividades industriales
 - 7.3.6. Aerosol marino
 - 7.3.7. Valoración de resultados
 - 7.4. Posibles medidas de mejora de la calidad del aire
 - 7.4.1. Prevención
 - 7.4.2. Tráfico rodado y movilidad
 - 7.4.3. Actividades industriales y extractivas
 - 7.4.4. Sector residencial/comercial/institucional
 - 7.4.5. Sensibilización
 - 7.4.6. Otras medidas
 - 7.5. Objetivos cuantificados de reducción de niveles de contaminación para cumplir la legislación vigente
 - 7.6. Análisis del efecto fin de semana como referencia de la efectividad de las medidas planteadas
8. Análisis de las medidas de mejora
 - 8.1. Regulaciones, políticas y planes existentes en el ámbito territorial del Plan, con potencial incidencia en su desarrollo
 - 8.1.1. Nivel internacional
 - 8.1.2. Nivel estatal
 - 8.1.3. Nivel autonómico
 - 8.1.4. Nivel local

- 8.2. Medidas o proyectos de mejora existentes antes del año 2008
 - 8.2.1. Nivel internacional
 - 8.2.2. Nivel estatal
 - 8.2.3. Nivel autonómico
 - 8.2.4. Nivel local
- 8.3. Impacto de las políticas existentes sobre la emisión de partículas y de precursores de partículas secundarias
 - 8.3.1. Sector tráfico
 - 8.3.2. Sector residencial/comercial/institucional
 - 8.3.3. Sector industrial
- 8.4. Medidas o proyectos de mejora planeados o en fase de investigación a largo plazo
 - 8.4.1. Implantación comercial del vehículo eléctrico
 - 8.4.2. Incorporación de criterios ambientales en el diseño de ciudades y edificaciones
- 9. Plan de Actuación
 - 9.1. Medidas de mejora del Plan
 - 9.1.1. Relación de medidas
 - 9.1.2. Fichas de medidas
 - 9.1.3. Grupo 1: Medidas definidas
 - 9.1.4. Grupo 2: Directrices de las medidas que han de ponerse en marcha y cuya definición corresponde al Organismo/Administración competente
 - 9.2. Valoración conjunta de las medidas de mejora incluidas en el Grupo 1 (medidas definidas)
 - 9.2.1. Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1)
 - 9.2.2. Valoración de las medidas orientadas a la industria (Grupo 1)
 - 9.2.3. Valoración de las medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1)
 - 9.2.4. Valoración de las medidas orientadas al tráfico marítimo (Grupo 1)
 - 9.2.5. Valoración del resto de medidas (Grupo 1)
 - 9.3. Objetivo conjunto de las medidas de mejora incluidas en el Grupo 2 (directrices para desarrollo de medidas adicionales)
 - 9.3.1. Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia mineral
 - 9.3.2. Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios
 - 9.3.3. Objetivo para medida orientada a descontar la contribución de aerosol marino
 - 9.4. Medidas de mejora de ámbito regional
 - 9.5. Reducciones conseguidas con las medidas planteadas
 - 9.6. Consideraciones finales con respecto a los objetivos de reducción a conseguir
- 10. Medio de financiación
 - 10.1. Introducción
 - 10.2. Cuantificación económica, distribución temporal y entidad financiadora
 - 10.2.1. Inversiones de las Administraciones Públicas
 - 10.2.2. Inversiones privadas
- 11. Plan de Vigilancia
 - 11.1. Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire
 - 11.1.1. Estaciones fijas de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire
 - 11.1.2. Otros métodos de muestreo
 - 11.2. Plan de Vigilancia de las Emisiones a la Atmósfera
- 12. Bibliografía
- 13. Glosario

0 RESUMEN EJECUTIVO

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas medioambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana. Las afecciones que causa están asociadas, principalmente, a los sistemas respiratorio y cardiovascular. Los grupos de población más afectados son las personas de avanzada edad, las mujeres embarazadas, los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares crónicas.

Las Administraciones responsables han desarrollado normativa tanto para lograr la reducción de las emisiones como para disminuir los niveles de contaminantes permitidos en el aire ambiente. En este sentido, las Administraciones competentes deben adoptar planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en su ámbito territorial, así como para minimizar o evitar los impactos negativos de la contaminación atmosférica, en los casos en que se registren superaciones de los niveles máximos permitidos de determinados contaminantes atmosféricos.

En Andalucía, los datos registrados de partículas menores de 10 micras (PM₁₀) durante el periodo 2003-2010 en las estaciones de medida de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (RVCCAA), ponen de manifiesto niveles superiores de los valores límite incrementados por el margen de tolerancia para los años 2003 y 2004, mientras que durante el periodo 2005-2010, en varias zonas se han incumplido los valores límite tanto diario como anual, cuya fecha inicial de cumplimiento era el año 2005.

Entre las zonas en las que se ha dividido Andalucía y donde se han superado los valores legales de PM₁₀, se encuentra la zona de Málaga y Costa del Sol. En este capítulo, se realiza un resumen del Plan de mejora de la calidad del aire propuesto para esta zona, que se encuentra ampliamente desarrollado en los capítulos posteriores. El objetivo, por tanto, es contextualizar el problema a resolver, identificando las causas que lo generan, cuantificar los objetivos de reducción a alcanzar y comprobar si con las medidas existentes, dichos objetivos se alcanzan.

0.1 MARCO LEGISLATIVO APLICABLE

El marco jurídico inicial en el que se desarrolla el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire viene establecido por la Directiva 96/62/CE, del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente (Directiva Marco), mediante la que se instituyen las bases de una estrategia común en el ámbito de la Unión Europea. Entre los fines principales de la Directiva 96/62/CE, figuran definir y establecer objetivos de calidad del aire ambiente para los distintos contaminantes, introduciendo métodos y criterios comunes de evaluación. Asimismo, recoge la obligación, por parte de los organismos competentes, de delimitar sus territorios en diferentes zonas homogéneas en cuanto a la calidad del aire y de realizar una valoración preliminar en cada una de ellas. Igualmente, establece la necesidad de disponer de información adecuada y de procurar que dicha información se encuentre a disposición de la ciudadanía.

En relación con el control de la calidad del aire, la Directiva Marco prevé la elaboración y aplicación de planes o programas de actuación. Así, el artículo 8.3 establece que en las zonas y aglomeraciones en que los niveles de uno o más contaminantes rebasen el valor límite incrementado por el margen de exceso tolerado, los Estados Miembros tomarán medidas para garantizar la elaboración o la aplicación de un plan o programa que permita regresar al valor límite dentro del plazo fijado.

La Directiva Marco se desarrolla mediante normas específicas, denominadas Directivas Hijas, referentes a determinados contaminantes. Así, la Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, es la relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente.

En el ámbito de la normativa comunitaria, también es necesario hacer mención a la nueva Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Ésta supone la revisión, a la luz de los últimos avances científicos y sanitarios, y de la experiencia de los Estados Miembros, de la normativa europea mencionada, incorporando Directivas anteriores, con el fin de ofrecer mayor simplificación y eficacia normativa para el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire ambiente.

La nueva Directiva 2008/50/CE se transpone al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

A partir de lo anterior, los valores límite aplicables para la concentración de PM₁₀ en el aire ambiente se muestran en la tabla siguiente, siendo la superación de los mismos el origen de la elaboración del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Tabla 0.1 Valores límite con respecto a las partículas PM₁₀ (µg/m³) en condiciones ambientales

VALORES LIMITE CON RESPECTO A LAS PARTICULAS PM ₁₀ (µg/m ³) EN CONDICIONES AMBIENTALES			
	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	50 µg/m ³ de PM ₁₀ que no podrán superarse en más de treinta y cinco ocasiones por año	1 de Enero de 2005
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ de PM ₁₀	1 de Enero de 2005

0.1 DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Málaga y Costa del Sol afecta a los siguientes municipios:

Tabla 0.2 Zona de Málaga y Costa del Sol

CÓDIGO ZONA	DENOMINACIÓN	MUNICIPIOS
ES0119	Málaga y Costa del Sol	Benalmádena, Casares, Estepona, Fuengirola, Málaga, Manilva, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Torremolinos, Vélez-Málaga

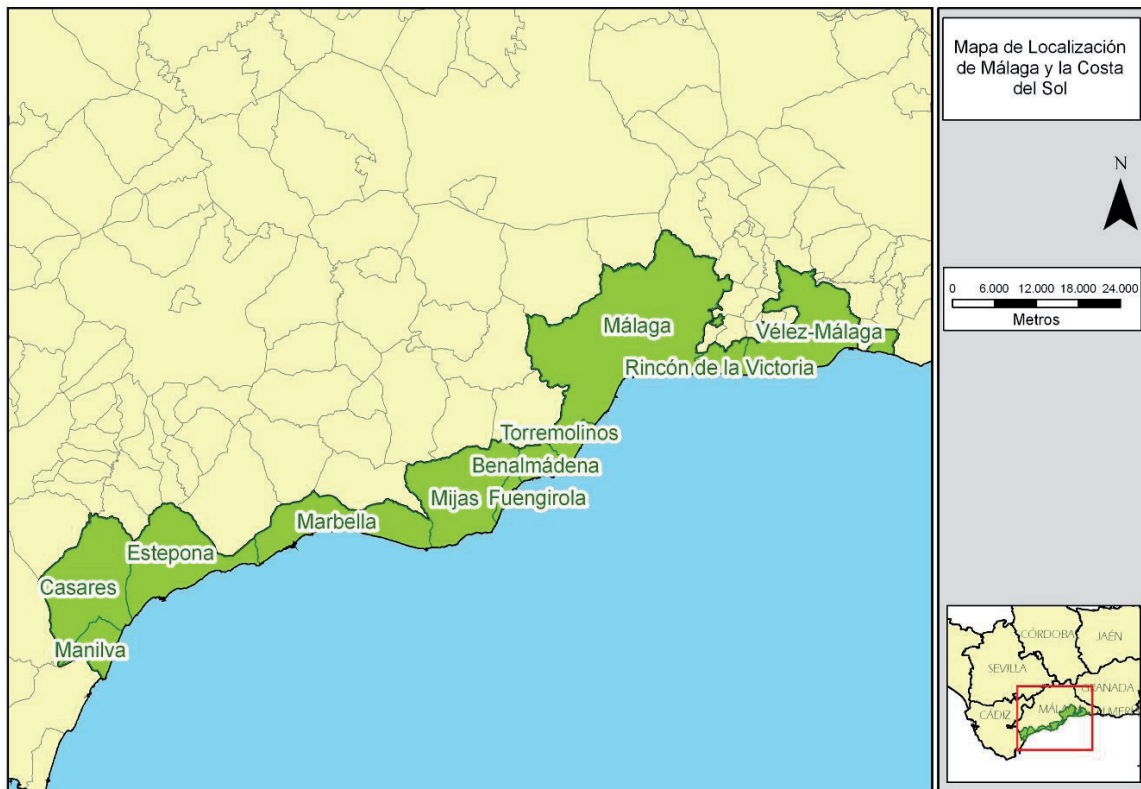


Figura 0.1 Municipios que componen la zona de evaluación de Málaga y Costa del Sol.

Los datos de superficie y población se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 0.3 Superficie y población de Málaga y Costa del Sol.

SUPERFICIE (km ²) IEA, 2003	POBLACIÓN (PADRÓN IEA, 2008)
1.238,6	1.146.006

0.2 EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE EN LA ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL

0.2.1 DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS DE MEDIDA EMPLEADOS

Los distintos métodos de evaluación de la calidad del aire ambiente que establece la normativa vigente son las mediciones fijas, mediciones indicativas, modelización y estimaciones objetivas.

En la zona de estudio, se han empleado principalmente las mediciones fijas, aunque se ha complementado con mediciones indicativas mediante muestreos con captadores difusivos y campañas de medidas de la Unidad Móvil de Calidad del Aire.

Como mediciones fijas, se entiende todas aquellas medidas realizadas en emplazamientos fijos, bien de forma continuada, bien mediante un muestreo aleatorio, con el propósito de determinar los niveles de conformidad con los objetivos de calidad de los datos.

La Comunidad Autónoma andaluza cuenta con una red de estaciones fijas que permite realizar un seguimiento de los niveles de los más importantes contaminantes atmosféricos en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad del territorio andaluz.

En la tabla siguiente, se muestra la Red de Estaciones para el periodo de evaluación considerado (2003-2010) y para la zona que abarca el ámbito de aplicación del Plan de Málaga y Costa del Sol.

Tabla 0.4 Estaciones de la RVCCAA

ESTACIONES DE LA RVCCAA						
ESTACIÓN	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO FUENTE	TIPO ZONA	COORDENADAS	
					UTMX	UTMY
Carranque	Málaga	Málaga	Urbana	Fondo	370845	4064954
El Atabal	Málaga	Málaga	Suburbana	Fondo	369251	4066079
Campanillas	Málaga	Málaga	Suburbana	Industrial	360727	4066024
Marbella	Málaga	Marbella	Suburbana	Fondo	322789	4041233

En la figura siguiente, se muestra la ubicación de las estaciones anteriores, así como de las campañas de Unidad Móvil consideradas en la evaluación de la zona en el periodo de estudio.

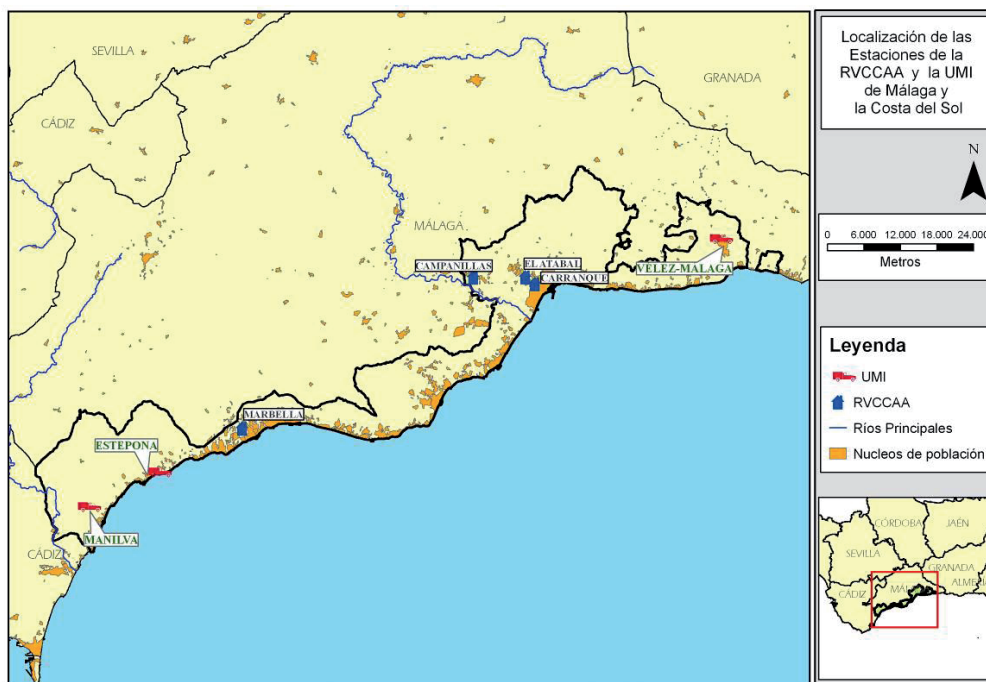


Figura 0.2 Estaciones de la RVCCAA ubicadas en la zona de Málaga y Costa del Sol

Con objeto de reforzar la vigilancia y el control de las partículas, tanto de las PM₁₀, como de las PM_{2.5}, desde el 2006 hay instalados una serie de captadores gravimétricos en determinadas estaciones de la RVCCAA. El uso de estos equipos permite:

- Obtener factores de corrección entre el método de referencia, por el de gravimetría y el de medición por radiación beta
- Medición y evaluación con el método de referencia
- Determinación química de los metales para los que la normativa establece valores límite y objetivo, además de otros muchos
- Determinación de otras especies químicas como aniones, cationes solubles y elementos mayores que permiten identificar las principales fuentes de emisión responsables o el origen de la contaminación
- Determinación de los principales Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos y de los precursores del ozono

En concreto, en la zona de Málaga y Costa del Sol hay un captador gravimétrico, que se encuentra ubicado en la estación de Carranque.

0.2.2 CONCENTRACIONES OBSERVADAS

En este apartado se realiza una valoración para el periodo evaluado (2003-2010) de los datos registrados por las diferentes técnicas de medidas para el contaminante PM₁₀, objeto del presente Plan de mejora de la calidad del aire.

Los valores límite de la legislación vigente se refieren a mediciones realizadas por el método gravimétrico. En los casos que se utilice otro método, como es el caso de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía (las mediciones de PM₁₀ se realizan por el método automático de atenuación de la radiación beta) los resultados deberán corregirse por un factor para producir resultados equivalentes a los que se habrían obtenido con el método de referencia, los cuáles se obtienen después de diversos estudios a lo largo del año.

Por otro lado, en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, se define *aportaciones procedentes de fuentes naturales* como "aquellas emisiones de agentes contaminantes no causadas directa ni indirectamente por actividades humanas, lo que incluye los fenómenos naturales tales como las erupciones volcánicas, actividades sísmicas, actividades geotérmicas, o los incendios de zonas silvestres, los fuertes vientos, aerosoles marinos o la resuspensión atmosférica, o el transporte de partículas naturales procedentes de regiones áridas".

Asimismo, se indica que cuando las contribuciones naturales a los contaminantes del aire ambiente puedan determinarse con la certeza suficiente, y cuando las superaciones sean debidas en todo o en parte a esas contribuciones naturales se podrán sustraer, al evaluar el cumplimiento de los valores límites de calidad del aire.

A partir de la información disponible, es posible la sustracción de la aportación natural de polvo sahariano a los valores registrados en las estaciones de la Red de Vigilancia, cuantificándose la reducción de niveles de PM₁₀ en Andalucía entre 2 - 4 µg /m³.

Los valores siguientes muestran ya los valores corregidos al método gravimétrico y con el descuento de la aportación natural de partículas debido a las intrusiones saharianas.

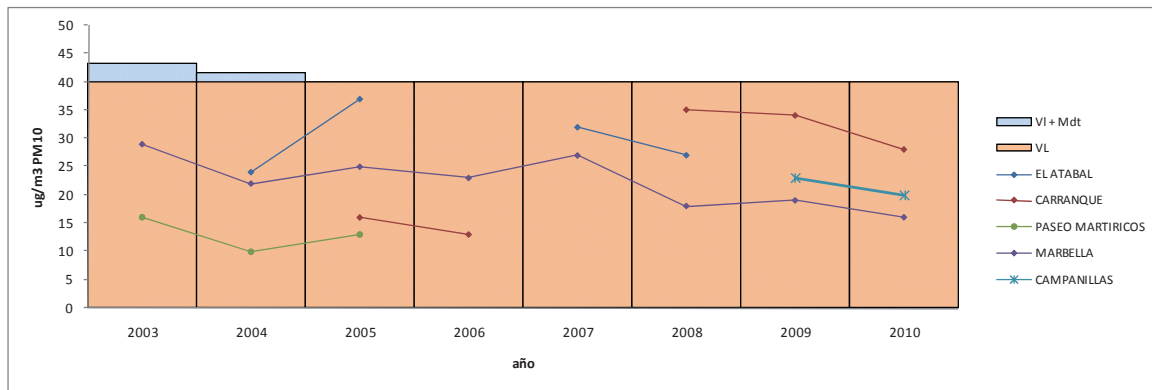
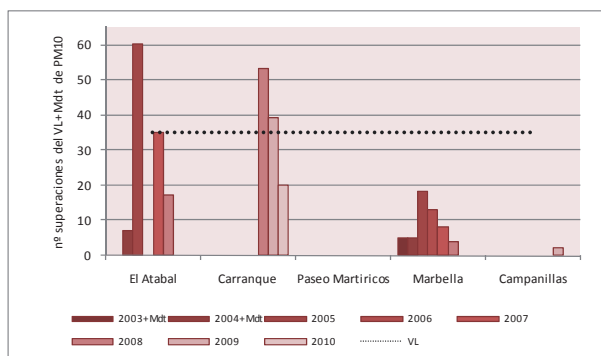


Figura 0.3 Evolución media anual de PM₁₀ para el periodo 2003-2010 en la zona de Málaga y Costa del Sol

Número de superaciones diarias del valor límite por estación y año



Número máximo de superaciones del valor límite diario registrado por año

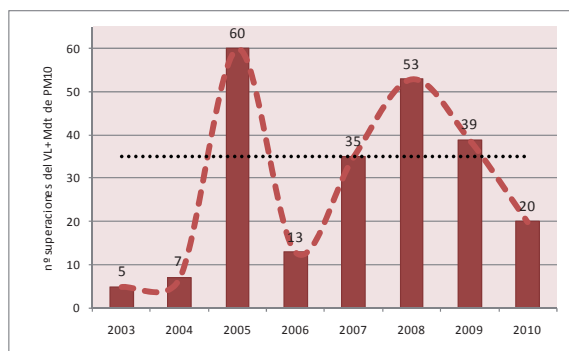


Figura 0.4 Evolución del número de superaciones (2003-2010) del valor límite diario de PM₁₀.

Los datos registrados, mediante los sensores ubicados en las diferentes estaciones pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire (RVCCA) en Málaga y Costa del Sol, muestran que no se ha superado el valor límite anual en periodo estudiado.

En relación al valor límite diario, se observa que se supera en el año 2005 en la estación de El Atabal y los años 2008 y 2009 en la estación de Carranque, habiéndose calculado en el año 2008 para esta estación las superaciones con el percentil 90,4.

Se aprecia un descenso en las concentraciones desde el año 2008, no habiéndose sobrepasado el valor límite en ninguna estación durante el año 2010.

Ningún otro contaminante ha registrado superación de los valores límite establecidos.

0.3 PROCEDENCIA DE LOS NIVELES DE PARTÍCULAS: INVENTARIO DE EMISIONES Y ANÁLISIS FACTORIAL DE LA CONTRIBUCIÓN DE FUENTES

En los siguientes apartados, se muestran los resultados realizados para la determinación de los sectores de actividad responsables de los niveles de partículas en la zona de estudio.

Por un lado, se presenta el Inventario de Emisiones a la Atmósfera en Andalucía, centrado en la zona de Málaga y Costa del Sol. Este inventario tiene como objetivo recopilar todas las emisiones que se producen en la zona, diferenciando los sectores de actividad que generan dichas emisiones.

La repercusión sobre los niveles de inmisión que tienen las emisiones inventariadas es variable según la fuente y su tipología. Por un lado, en la atmósfera tienen lugar diferentes procesos de transporte, dispersión y reacción química, incentivados en diferente cuantía en función de la "altura efectiva de chimenea" de los diferentes sectores de actividad analizados. En este sentido, determinadas emisiones industriales se producen a través de chimeneas de hasta 200 metros de altura, mientras que las emisiones del tráfico rodado se producen a unos 20 cm de altura a través de los tubos de escape de los vehículos. Esto implica que la contribución de cada sector a las partículas que finalmente son respiradas sea diferente, independientemente de la magnitud de la emisión.

Por otro lado, determinados sectores de actividad no han sido inventariados debido a la dificultad que entraña esta estimación, como por ejemplo, la resuspensión del polvo debido a fenómenos climatológicos. Esto varía la contribución que determinados sectores presentan en el análisis de fuentes.

Es por ello por lo que tras el inventario de emisiones se presenta el análisis de contribución de fuentes, mediante un estudio de modelo de receptor, en el que se analiza la procedencia de las partículas a partir del análisis químico de los filtros gravimétricos. Este análisis suministra información de los sectores de actividad responsables finales de las partículas registradas.

En las tablas adjuntas, extraídas del inventario, se muestran las emisiones totales por sector de PM₁₀, junto con sus porcentajes correspondientes respecto al total.

Tabla 0.5 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE PM ₁₀ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)
Tráfico rodado	708	38,2	735	39,4	751	42,4	722	36,5	724	39,0
Cementos, cales y yesos	331	17,8	315	16,9	170	9,6	455	23,0	305	16,5
Industria de materiales no metálicos	345	18,6	339	18,2	356	20,1	318	16,1	294	15,8
Sector doméstico, comercial e institucional	273	14,7	269	14,4	272	15,4	267	13,5	268	14,4
Tráfico marítimo	78,8	4,25	92,2	4,94	102	5,76	90,3	4,56	136	7,35
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	51,1	2,76	51,7	2,77	52,6	2,97	54,8	2,77	56,9	3,07
Maquinaria agrícola	41,7	2,25	42,1	2,25	42,3	2,39	45,0	2,28	45,2	2,44
Otras actividades	25,8	1,39	22,3	1,20	23,6	1,34	27,3	1,38	26,6	1,43
Total general	1854	100	1866	100	1769	100	1979	100	1855	100

Según los datos anteriores, se concluye que en Málaga y Costa del Sol, de las mayores emisiones de partículas, un 34,6% en 2007, se deben al tráfico rodado, seguidas de las procedentes del sector de la fabricación de cementos, cales y yesos, con un 25,9% para el mismo año.

La industria de materiales no metálicos y el sector doméstico, comercial e institucional contribuyen a las emisiones de partículas con un 14,0% y un 12,8% respectivamente, valores del mismo orden de magnitud.

En el siguiente mapa puede verse la localización tanto de los núcleos urbanos como de las principales industrias.

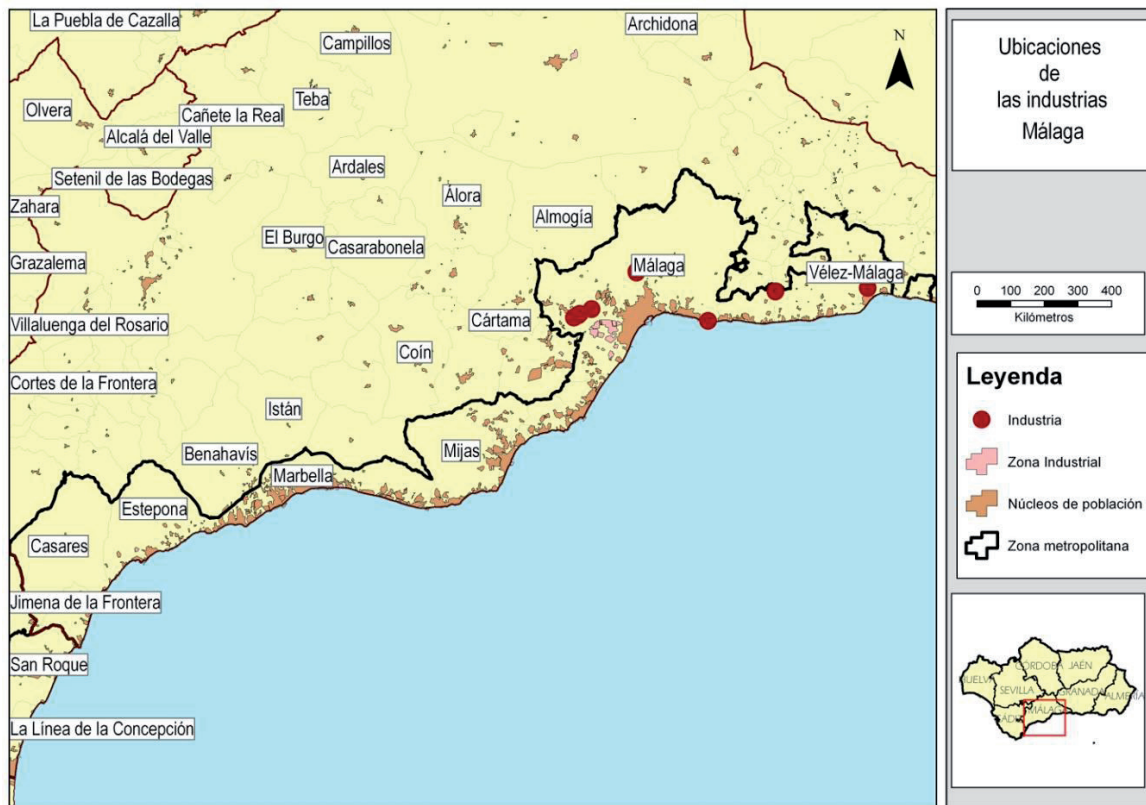


Figura 0.5 Localización de los núcleos urbanos y de las principales industrias

Con la finalidad de asignar las concentraciones de partículas medidas a potenciales fuentes emisoras de partículas, se ha aplicado el modelo matemático de receptor siguiendo la metodología descrita por Thurston y Spengler (1985). Esta metodología utiliza como datos de entrada las concentraciones de partículas y de sus componentes químicos de las muestras diarias analizadas, y su objetivo es obtener la contribución de cada fuente para cada componente químico y el perfil químico de masa de cada fuente. Se emplea análisis factorial para la identificación de las fuentes y regresión multilínea para la cuantificación de las contribuciones de masa y de los perfiles químicos.

El análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor llevado a cabo por el Departamento de Geología de la Universidad de Huelva ha partido de los datos de caracterización de 61 componentes químicos sobre 73 muestras en la estación de Carranque.

En la Tabla 0.6 y Tabla 0.7 se resumen los resultados del análisis de contribución de fuentes a los niveles de PM₁₀, expresados respectivamente en porcentaje de contribución y en carga másica. En dichas tablas se presenta adicionalmente el resultado de estudios de caracterización de fuentes realizados por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en emplazamientos distribuidos a lo largo de la geografía española.

Tabla 0.6 Análisis factorial de contribución porcentual a los niveles de PM₁₀ en Málaga y Costa del Sol y otros emplazamientos nacionales

ANÁLISIS FACTORIAL DE CONTRIBUCIÓN PORCENTUAL A LOS NIVELES DE PM ₁₀						
ESTACIÓN	% PM ₁₀					
	CRUSTAL	REGIONAL	TRÁFICO	MARINO	INDUSTRIAL	INDETERMINADO
Carranque	37	33	25 ⁽¹⁾	5	- ⁽¹⁾	
Fondo regional	12 - 26	24 - 58	< 1 - 25	5 - 14	< 1 - 17	8 - 30
Fondo suburbano	16 - 24	20 - 26	10 - 31	3 - 16	15 - 23	2 - 14
Fondo urbano	31 - 33	10 - 22	5 - 34	4 - 35	6 - 10	1 - 14
Fondo urbano-industrial	25 - 36	< 1 - 19	< 1 - 33	3 - 17	5 - 44	1 - 31
Tráfico	24 - 26	< 1 - 18	35 - 48	3 - 4	< 1 - 24	5 - 13

(1) Tráfico + Industrial

Tabla 0.7 Análisis factorial de contribución másica a los niveles de PM₁₀ en Málaga y Costa del Sol y otros emplazamientos nacionales

ANÁLISIS FACTORIAL DE CONTRIBUCIÓN MÁSICA A LOS NIVELES DE PM ₁₀						
ESTACIÓN	µg/m ³ EN PM ₁₀					
	CRUSTAL	REGIONAL	TRÁFICO	MARINO	INDUSTRIAL	INDETERMINADO
Carranque	17,2	15,8	11,8 ⁽¹⁾	2,4	- ⁽¹⁾	0,1
Fondo regional	2,3 - 5,5	5,5 - 11	< 0,2 - 4,8	1,1 - 2,7	0,2 - 3,2	1,5 - 6,3
Fondo suburbano	4,5 - 7	5,6 - 7,5	2,9 - 8,7	0,9 - 4,5	4,2 - 6,7	0,6 - 4,1
Fondo urbano	9,9 - 14,5	4,4 - 7	2,2 - 10,9	1,9 - 15,4	1,9 - 4,4	0,3 - 4,5
Fondo urbano-industrial	7,6 - 15,5	< 0,3 - 8	< 0,5 - 14,7	1,4 - 6,5	2,4 - 18,9	0,3 - 14,6
Tráfico	12 - 12,5	< 0,5 - 8,6	17,5 - 23	1,4 - 2	< 0,5 - 12	2,4 - 6,5

(1) Tráfico + Industrial

Analizando los datos obtenidos, es posible concluir:

- La contribución de la materia mineral es muy elevada contribuyendo mayoritariamente a la media anual y suponiendo aportes muy altos a la media diaria en un elevado número de muestras (la contribución mineral es superior a 31,7 µg/m³ en el 10% de las muestras analizadas), lo que apunta a que es el principal responsable de las superaciones del valor límite diario
- Los compuestos inorgánicos secundarios, procedentes de transporte regional y de la transformación de precursores gaseosos emitidos localmente, suponen la segunda contribución a los niveles de PM₁₀. Por una parte, la contribución de compuestos inorgánicos secundarios es mayor que en la media de las estaciones de fondo urbano y, por otra, el análisis de contribución de fuentes por modelo de receptor asigna a transporte regional una contribución mayor que otros estudios similares en estaciones de fondo urbano
- La contribución del tráfico a los niveles de inmisión en Carranque debe encontrarse en el rango medio de las estaciones de fondo urbano, con una contribución del orden de 5 µg/m³, representando la tercera fuente en importancia. El análisis de contribución de fuentes identifica un factor de 11,8 µg/m³ asociado a tráfico y a otras fuentes antropogénicas (instalaciones industriales, sector doméstico, tráfico marítimo)

- La aportación del factor marino tiene una relativa importancia frente al total de aportaciones de PM₁₀, pero sí que es significativa comparándola con las estaciones de fondo urbano ubicadas en zonas interiores

En resumen, la principal fuente, destacada con respecto a las demás, es el aporte de materia mineral, seguida de los compuestos inorgánicos secundarios, procedentes tanto de transporte regional (con posible influencia de la zona industrial de la Bahía de Algeciras) como de la transformación de precursores gaseosos emitidos localmente. Se identifica también una contribución del tráfico equivalente a la identificada en otros emplazamientos de fondo urbano, y una contribución asociada a actividades antrópicas como actividades industriales, sector doméstico y tráfico marítimo. Asimismo, se detecta también la aportación marina, sensiblemente superior a la de otros emplazamientos debido a la proximidad con el Mar Mediterráneo.

0.4 OBJETIVOS DE REDUCCIÓN CONSIDERADOS

El objetivo de este apartado es el establecimiento de unos niveles de reducción de emisiones que impliquen una mejora en los niveles de calidad del aire, de forma que queden por debajo de los valores límites establecidos.

La determinación de este porcentaje es una labor extremadamente compleja. Los niveles de calidad del aire obtenidos en una determinada zona no sólo dependen de las emisiones a las que se encuentra sometida, sino también de su orografía y, sobre todo, de la meteorología reinante, con frecuentes variaciones entre los diferentes años estudiados.

Por tanto, los niveles de calidad del aire finales obtenidos pueden variar al alza o la baja, independientemente de lo que lo hagan las emisiones, en función de la meteorología.

Sin perjuicio del análisis realizado en el apartado de análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor, donde se ponía de manifiesto la relación entre emisión e inmisión en función del sector de actividad analizado, se realiza un cálculo estimativo de la correspondencia entre ambos factores, asumiendo, en primera instancia, una relación lineal. Así, descontando el valor de fondo existente, se estima el porcentaje de exceso de los niveles de calidad del aire con respecto a los valores que se desea alcanzar. Se considera que ese porcentaje es el mismo en el que los niveles de emisión deben reducirse. Este planteamiento se muestra gráficamente en la siguiente figura.

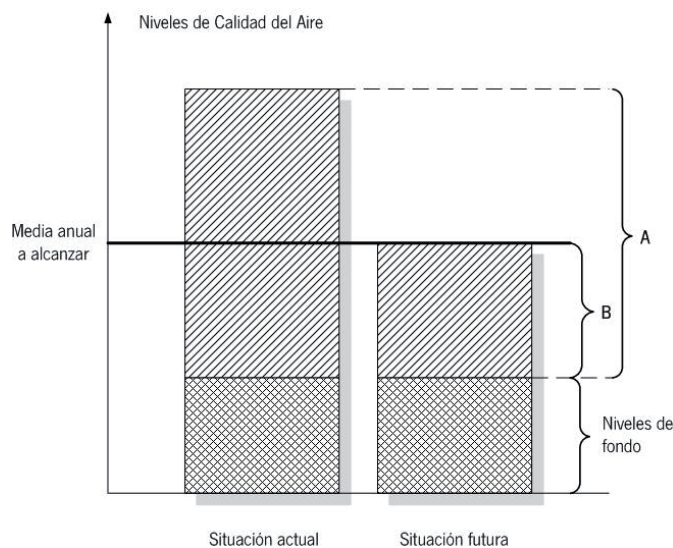


Figura 0.6 Esquema de la reducción de los niveles de calidad del aire

Del total registrado en cada ubicación, un determinado porcentaje pertenece a la concentración de niveles de fondo. Este valor puede obtenerse de las estaciones de fondo rural o de las pertenecientes a la red EMEP (European Monitoring and Evaluation Programme).

El resto de los valores obtenidos se debe a la contribución antropogénica. Es esta parte la que puede reducirse de forma directa mediante una disminución de las emisiones (que a largo plazo conseguirían también una reducción de la parte de fondo). El porcentaje de reducción se calcula de forma que la fracción de la concentración de contaminantes por encima de los niveles de fondo (marcada con A en la figura) pase a un valor tal en una situación futura (marcada con B en la figura) que la contribución total quede por debajo de las referencias legales. Por tanto, el cálculo a realizar es:

$$r (\% \text{ de reducción}) = \frac{A - B}{A} \cdot 100$$

Se realiza el cálculo a partir de los valores medios anuales, estimándose que otros estadísticos de menor tiempo de integración (horarios o diarios) reflejarían la misma reducción.

Es frecuente comprobar cómo la mayoría de las estaciones sobrepasan con más facilidad el valor límite diario que el valor límite anual. Establecer objetivos de reducción sobre el valor límite diario es más complejo si cabe que sobre el valor medio anual, ya que se trata de un cómputo del número de días en los que ha habido una superación. No obstante, es posible obtener una relación entre el número de superaciones diarias y el valor medio anual para cada estación y año, y trabajar siempre con los valores medios anuales tras realizar la conversión.

En este sentido, se establecería una media anual por debajo del valor límite de 40 µg/m³ que garantizara, al nivel de confianza que establezca la regresión hallada, que el número de superaciones diarias no superara el valor límite. Se muestra en la figura siguiente el esquema planteado.

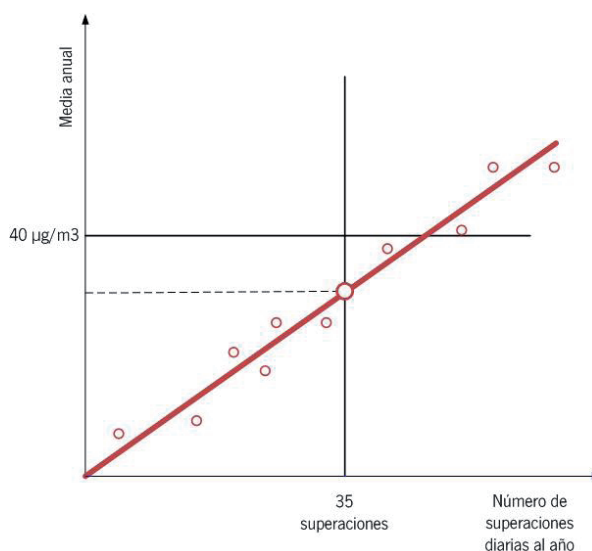


Figura 0.7 Relación entre el número de superaciones diarias y la media anual de PM₁₀.

A partir de los análisis de regresión realizados con las estaciones de la Red de Vigilancia en Andalucía, en función del tipo de estación, el valor medio anual considerado de seguridad para evitar superaciones diarias se sitúa en 32 µg/m³, por lo que el objetivo de reducción se fija en esa cantidad, y no en los 40 µg/m³ que establece la legislación.

Pero el punto de máxima concentración de contaminantes no tiene por qué coincidir con el punto en el que se sitúa la estación de la Red de Vigilancia. Para determinarlo, se realiza el siguiente planteamiento. Se considera que la contribución de todos los factores, a excepción del tráfico, es similar en todos los puntos de los entornos urbanos analizados, por lo que se considera incluida en los valores registrados en la estación de la Red de Vigilancia. Esta hipótesis es razonable al analizar la distancia relativa a las fuentes de emisión industriales y, con más motivo, la contribución regional que pudiera existir en cada zona. La posición relativa de cada punto con respecto al tráfico, sí determina unos niveles de inmisión diferentes, que pueden evaluarse a partir del modelo de dispersión realizado para el estudio de este sector en cada zona.

Las estaciones de la Red de Vigilancia sí son representativas de los niveles de fondo (urbano y suburbano) de la zona en las que se ubican. Por tanto, la cuantificación de la máxima concentración de contaminantes se realiza para dos escenarios: en el valor registrado en la estación de la Red de Vigilancia (representativo del fondo de la zona de estudio), y en el punto de máxima concentración de tráfico (hot spot).

El valor del hot spot se calcula sumando al valor de la estación el diferencial existente entre dicha estación y el punto de máxima concentración obtenido en el modelo de tráfico que se ha realizado específicamente para la zona de estudio. En el modelo desarrollado, se obtiene exclusivamente la contribución del tráfico a los niveles de PM₁₀, por lo que permite determinar la influencia que la posición relativa de cada punto del espacio tiene al analizar los niveles de PM₁₀ registrados debido al tráfico.

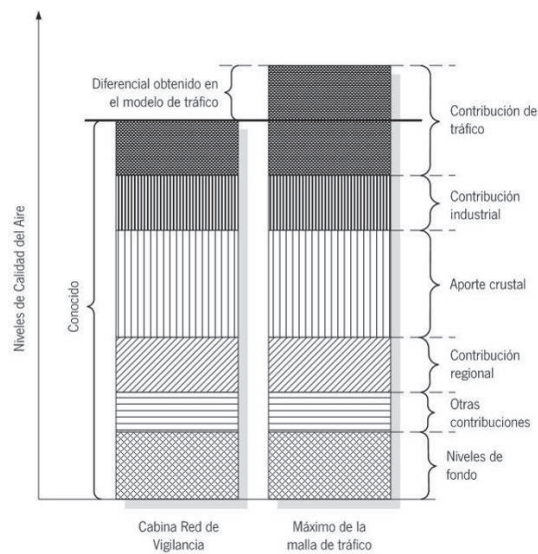


Figura 0.8 Selección del máximo valor de concentración alcanzado.

A la hora de seleccionar la estación de la Red de Vigilancia que se utilizará como referencia, se considera la estación que haya registrado los valores más elevados en el año 2009, ya que las medidas de mejora de la calidad del aire realizadas con anterioridad, ya se encuentran contabilizadas en los niveles obtenidos en ese año y no serán tenidas en cuenta de nuevo al contabilizar la mejora a conseguir.

Para el caso de la zona de Málaga y Costa del Sol, el cálculo del porcentaje de reducción de las emisiones de PM_{10} se detalla a continuación.

Tabla 0.8 Porcentaje de reducción de las emisiones de PM_{10} en Málaga y Costa del Sol.

PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE PM_{10}		
Escenario	Fondo	Hot Spot
Punto	Carranque	Avenida Juan XXIII
Valor medio anual ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	34	39
Valor máximo a alcanzar ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	32	32
Estación de fondo utilizada	Viznar	Viznar
Valor de la concentración de fondo ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	17	17
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación actual (A)	17	22
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación futura (B)	15	15
Objetivo de reducción (r)	11,8%	31,8%
Objetivo de reducción ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2	7

En determinadas circunstancias, la reducción de emisiones de NO_x puede suponer un aumento de los niveles de ozono, en lo que se conoce como "efecto fin de semana". Se ha realizado estudio para determinar la situación en la que se encuentra esta zona, obteniéndose como resultado que un reducción de las emisiones del tráfico se traduce en una reducción efectiva de los niveles de todos los contaminantes primarios, sin que ello suponga un aumento significativo de los niveles de ozono. Este aumento sólo tiene lugar en estaciones de tráfico, donde los niveles de partida de ozono son bajos y suficientemente alejados de los valores legales aplicables.

0.5 MEDIDAS PLANTEADAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS NIVELES DE PARTÍCULAS

Las medidas del Plan de Actuación se estructuran en dos grupos. El primer grupo, Grupo 1, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales MA (Málaga), está integrado por aquellas actuaciones que ya están definidas en normas o planes existentes o bien han sido propuestas por algún Organismo específicamente para la elaboración del presente Plan. El segundo grupo, Grupo 2, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales PCA (Plan Calidad Aire), recoge las directrices de las nuevas medidas que han de

ponerse en marcha como resultado de la elaboración del presente Plan, correspondiendo su definición al organismo/administración competente según el ámbito de aplicación de las mismas.

Se presenta a continuación una tabla resumen con la relación de las principales líneas de acción dentro del Plan de Actuación, ordenadas por sector y finalidad.

Tabla 0.9 Tabla resumen con la relación de las principales líneas de acción del Plan de Actuación en Málaga y Costa del Sol.

MEDIDAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN LA AGLOMERACIÓN DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL			
ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN			
Aprobación de ordenanzas municipales de gestión ambiental en obras de construcción y demolición			
Ordenanza municipal de limpieza			
Planificación de obras			
Actividades en construcción y demolición			
Transporte de materiales			
Vigilancia ambiental en obras de infraestructuras			
TRÁFICO			
REDUCCIÓN DEL VOLUMEN DE TRÁFICO			
Fomento del transporte público y compartido	Fomento del transporte no motorizado	Medidas disuasorias al uso del vehículo particular	Otras medidas de movilidad urbana
Metro	Carril bici y fomento de la movilidad ciclista	Zonas de velocidad limitada	Intervención de la movilidad en la planificación y ordenación urbana
Mejora del transporte público urbano	Peatonalización y fomento de los desplazamientos a pie	Restricción de uso del vehículo privado	
Fomento de la elaboración de planes de movilidad	Fomento del teletrabajo	Aparcamientos subterráneos Aparcamientos regulados Bolsas de aparcamiento	Centralización de sistemas de vigilancia y regulación del tráfico y transporte urbano
	Programa ciudad sostenible. Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana	Calzado de tráfico	
REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS			
Combustibles alternativos	Combustibles convencionales	Vehículos eléctricos	Resuspensión del material pulverulento
Renovación flotas de vehículos municipales para aumentar el empleo de combustibles menos contaminantes	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos	Empleo de vehículos eléctricos en flotas oficiales	Limpieza de las vías de circulación para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico
	Autobuses que cumplen con la normativa de vehículos ecológicamente mejorados		
	Adecuación de la velocidad de acceso a los municipios		Elaboración de un Plan de mejora de caminos
	Control de ruido y reducción de emisiones en la autovía A-7		
MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS			
Carreteras: variantes, vías principales y otras actuaciones	Vías urbanas	Otras infraestructuras	
	Sentidos únicos de circulación en las vías más congestionadas		Automatización de la gestión del tráfico
REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS			
Reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías			
Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías			
SECTOR INDUSTRIAL			
Aplicación de condicionantes de las Autorizaciones Ambientales Integradas			
Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas			
Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales			
Manipulación de graneles en el Puerto de Málaga			
Control de emisiones de polvo en canteras y plantas de áridos			
SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL			
Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Plan Renove de viviendas			
TRÁFICO MARÍTIMO			
Contenido máximo de azufre en combustible para uso marítimo			
Suministro eléctrico a barcos atracados en puertos			
PREVENCIÓN			
Fomento de inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental			
Medidas en el aeropuerto de Málaga			
Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible			
Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas			
Acciones para la mejora del espacio público urbano (vegetación)			
Elaboración de Guía de buenas prácticas para la mejora del espacio público urbano			

MEDIDAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN LA AGLOMERACIÓN DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL	
SENSIBILIZACIÓN	
Fomento de la conducción eficiente	
Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población	
GESTIÓN	
Sistema de medida de la calidad del aire	
Desarrollo de una metodología para descontar la contribución de aerosol marino	

0.6 REDUCCIONES CONSEGUIDAS CON LAS MEDIDAS PLANTEADAS

La tabla siguiente muestra un resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM₁₀. En ella, se muestra la reducción de los niveles de PM₁₀ que se consigue con el conjunto de medidas de tráfico recopiladas en este Plan de mejora de la calidad del aire. Estas medidas se encuentran recopiladas como medidas del Grupo 1 en el Capítulo 9.1.3.

Asimismo, se incluyen los objetivos de reducción que deberían alcanzarse con el conjunto de medidas incluidas en las directrices propuestas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para desarrollo de medidas adicionales. Estas directrices se desarrollan en el Capítulo 9.1.4, como medidas del Grupo 2. Para realizar el cálculo de la reducción, se ha considerado el rango que cada medida introduciría según se detalla en dicho capítulo.

Tabla 0.10 Resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM₁₀.

Grupo	Clasificación	Reducción (µg/m ³)	
		Fondo	Hot spot
Grupo 1	Tráfico	1,2	2,8
	Medidas orientadas a la industria	0,5	0,5
	Total Grupo 1	1,7	3,3
Grupo 2	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia mineral	de 2,0 a 6,0	de 2,0 a 6,0
	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios	de 0,5 a 1,0	de 0,5 a 1,0
	Objetivo para medida orientada a descontar la contribución de aerosol marino	3,5	3,5
	Total Grupo 2	de 6,0 a 10,5	de 6,0 a 10,5
	Objetivo a cumplir	2,0	7,0
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 1	0,3	3,7
	Necesidad de aplicar Grupo 2	Sí	Sí
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 2	-	-
	Reducción adicional necesaria (medidas complementarias al Grupo 2)	No	No

0.7 CONSIDERACIONES FINALES CON RESPECTO A LOS OBJETIVOS DE REDUCCIÓN A CONSEGUIR

Como se ha puesto de manifiesto en el análisis anterior, las medidas propuestas consiguen rebajar los niveles de fondo por debajo de los valores legales establecidos.

El análisis de los puntos de máxima concentración debida al tráfico se ha realizado para el punto máximo de la zona de estudio, aunque puede considerarse como una referencia en el conjunto de hot spot que pudieran existir en la zona. Se observa que las medidas propuestas más los objetivos que pudieran alcanzarse con el conjunto de directrices de medidas propuestas, denominadas del Grupo 2, pueden llegar a completar el objetivo de reducción que es necesario establecer para conseguir la ausencia de superaciones diarias y anuales en los puntos de máxima concentración de tráfico.

0.8 PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO

El Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire tiene como objetivo principal determinar la evolución de los valores de PM₁₀ y PM_{2,5} que se van a registrar en Málaga y Costa del Sol. Se convierte así en una herramienta imprescindible para determinar la evolución de las concentraciones de estos contaminantes, comprobándose la efectividad de las medidas tomadas para conseguir su reducción.

El Plan de Vigilancia debe contar con las medidas ya disponibles mediante la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en la zona de estudio. Adicionalmente, si no se considerara suficiente el número de medidas a partir del conjunto de estaciones fijas disponibles, debe planificarse un conjunto de campañas mediante unidades móviles o captadores gravimétricos de partículas.

Asimismo, para realizar el seguimiento de otros contaminantes diferentes a las partículas, se debe utilizar el conjunto de estaciones fijas, campañas de las unidades móviles de medida de la calidad del aire, campañas de captadores difusivos y técnicas de modelización.

A partir del análisis de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en la zona de estudio, se observa cómo el número de puntos de muestreo mediante estaciones fijas es superior al indicado por la legislación para todos los contaminantes. Por tanto, no se considera necesario establecer una mayor cantidad de puntos de muestreo fijos.

Como complemento a la Red de estaciones fijas, debe evaluarse al menos una vez cada cuatro años los niveles de concentración de contaminantes en puntos no cubiertos por la red, mediante una campaña de la Unidad Móvil. Esta campaña debe componerse de dos periodos de al menos 4 semanas de duración cada uno de ellos, uno en época estival y otro en época invernal.

Por otro lado, la realización de campañas de captadores difusivos supone la obtención de una información de gran valor, al determinar cómo se distribuyen los contaminantes a nivel espacial. En este sentido, el Plan de Vigilancia debe incluir al menos una vez cada cinco años la realización de una campaña de medida de la calidad del aire mediante captadores difusivos. De forma orientativa, a partir de las campañas realizadas históricamente, el muestreo se compondrá de al menos 8 periodos quincenales, repartidos entre el periodo estival e invernal, incluyendo un número de puntos de muestreo en el entorno de 45. Fundamentalmente, deben incluirse los contaminantes NO₂ y O₃, siendo deseable la inclusión de otros contaminantes, como SO₂ y BTEX, aunque sea en una menor cantidad de puntos.

Debe contemplarse además la ejecución de modelos de dispersión de contaminantes a alto nivel de detalle, por ejemplo, sobre celdas de entre 1 y 2 km de tamaño en la totalidad de la zona de estudio, de forma que puedan pronosticarse con anterioridad los niveles esperados de partículas y otros contaminantes.

Los análisis de contribución de fuentes han puesto de manifiesto la importancia que el tráfico rodado tiene en las emisiones de partículas en Málaga y Costa del Sol. En este sentido, se debe realizar un estudio particularizado de las emisiones del sector tráfico en la zona de estudio, al menos una vez cada dos años. Los resultados permitirán validar las medidas puestas en marcha o indicarán la necesidad de abordar nuevas iniciativas encaminadas a la reducción de emisiones de este sector.

Otros sectores importantes son la fabricación de cementos, cales y yesos, industria de materiales no metálicos y el sector doméstico. Tanto éstos como el resto de sectores, son analizados en el Inventario de Emisiones que anualmente elabora la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Esta herramienta permite caracterizar cada sector, por lo que podrá evaluarse la evolución con respecto al tiempo. Se indicará, si procede, la necesidad de tomar medidas regulatorias en los diferentes sectores, siempre que la efectividad coste-beneficio sea interesante.

Para el control de las emisiones puntuales, en el caso de Málaga y Costa del Sol, se dispone de sensores en continuo en Cementos Goliat y Hormicem. En concreto, se obtiene un dato diezminutal de los siguientes sensores situados en el Horno-3 de Cementos Goliat: Temperatura en Chimenea, Oxígeno, Caudal Gas, Presión en Chimenea, Humedad Relativa, Partículas Totales, Monóxido de Carbono, Carbono Orgánico Total, Óxidos de Nitrógeno Totales, Dióxido de Azufre, Fluoruro de Hidrógeno, Ácido Clorhídrico, Valorización y Temperatura Calcinador. En Hormicem, se registra un valor diezminutal de las Partículas Totales del Molino de Cemento.

Adicionalmente, deben ejecutarse las inspecciones que se establecen en las Autorizaciones Ambientales Integradas concedidas en la zona de estudio.

Por otro lado, debe establecerse un sistema de indicadores que refleje la evolución de la ejecución de las medidas planteadas en el Plan de Actuación. De esta forma, será posible determinar el grado de avance de las propuestas realizadas y comprobar la eficacia de la reducción conseguida con la implantación progresiva de dichas medidas.

1 INTRODUCCIÓN

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas medioambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana. Las afecciones que causa están asociadas, principalmente, a los sistemas respiratorio y cardiovascular. Los grupos de población más afectados son las personas de avanzada edad, las mujeres embarazadas, los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares crónicas.

Las Administraciones responsables han desarrollado normativa tanto para lograr la reducción de las emisiones como para disminuir los niveles de contaminantes permitidos en el aire ambiente. En este sentido, las Administraciones competentes deben adoptar planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en su ámbito territorial, así como para minimizar o evitar los impactos negativos de la contaminación atmosférica, en los casos en que se registren superaciones de los niveles máximos permitidos de determinados contaminantes atmosféricos.

En Andalucía, los datos registrados durante el periodo 2003-2010 en las estaciones de medida de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (RVCCAA), ponen de manifiesto niveles superiores de partículas en suspensión de tamaño inferior a 10 micras, de los valores límite incrementados por el margen de tolerancia para los años 2003 y 2004, mientras que durante el periodo 2005-2010, en varias zonas se han incumplido los valores límite tanto diario como anual de este mismo parámetro, cuya fecha inicial de cumplimiento era el año 2005. Asimismo, en Granada también se ha registrado rebasamiento del valor límite anual de dióxido de nitrógeno.

El territorio andaluz se ha dividido en doce zonas de calidad del aire semejante a efectos de su evaluación y gestión, habiéndose superado los valores límite de partículas en suspensión de tamaño inferior a 10 micras, durante el periodo mencionado, en las siguientes: Núcleos de 50.000 a 250.000 habitantes, Córdoba, Zonas rurales, Zona industrial de Carboneras, Bahía de Cádiz, Granada y área metropolitana, Málaga y Costa del Sol, Sevilla y área metropolitana, Zona industrial de Huelva, Zona industrial de la Bahía de Algeciras.

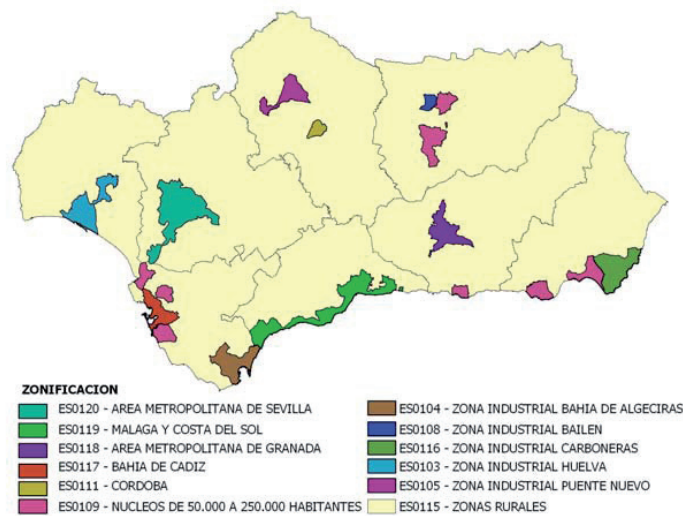


Figura 1.1 Zonificación

En atención a estas circunstancias, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio ha elaborado los correspondientes planes de mejora de la calidad del aire en ejercicio de las previsiones tanto de normas estatales como autonómicas. Dichos planes se conciben como una herramienta cuyo objeto es, una vez analizadas las causas de las superaciones, establecer las medidas necesarias, coordinadamente entre las Administraciones competentes y los agentes económicos implicados, a fin de cumplir los objetivos de la calidad del aire.

1.2 PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE LA AGLOMERACIÓN DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL

En el presente anexo se recoge el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

En esta zona, los datos registrados en diferentes estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire muestran que no se supera el valor límite anual de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en ninguno de los años evaluados.

Con respecto al valor límite diario para la protección de la salud humana de PM_{10} , ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, que no puede superarse en más de 35 ocasiones por año a partir del año 2005), en 2005 la estación de El Atabal y en 2008 la estación de Carranque han registrado un número de superaciones mayor del permitido.

Con objeto de mejorar la situación, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en coordinación con el resto de Administraciones competentes, ha elaborado el presente Plan. En el mismo se estudian las posibles causas de las superaciones y se establecen las medidas adecuadas para reducir los niveles de partículas en el aire ambiente a los legalmente establecidos.

2 FUNDAMENTO JURÍDICO

2.1 MARCO LEGISLATIVO EUROPEO

El marco jurídico inicial en el que se desarrolla el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire viene establecido por la Directiva 96/62/CE, del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente (Directiva Marco), mediante la que se instituyen las bases de una estrategia común en el ámbito de la Unión Europea. Asimismo, en materia de intercambio de información y datos de las redes y estaciones de medición de la contaminación atmosférica, las Decisiones 1997/101/CE, 2001/752/CE y 2001/839/CE fijan los criterios por los que se uniformiza la información sobre calidad del aire que todos los Estados Miembros de la Unión Europea deben enviar a la Comisión Europea y a la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Entre los fines principales de la Directiva 96/62/CE, figuran definir y establecer objetivos de calidad del aire ambiente para los distintos contaminantes, introduciendo métodos y criterios comunes de evaluación. Asimismo, recoge la obligación, por parte de los organismos competentes, de delimitar sus territorios en diferentes zonas homogéneas en cuanto a la calidad del aire y de realizar una valoración preliminar en cada una de ellas. Igualmente, establece la necesidad de disponer de información adecuada y de procurar que dicha información se encuentre a disposición de la ciudadanía.

En relación con el control de la calidad del aire, la Directiva Marco prevé la elaboración y aplicación de planes o programas de actuación en los siguientes plazos y circunstancias:

- Según el artículo 7.3, los Estados Miembros deben elaborar planes de acción que indiquen las medidas a adoptar a corto plazo en caso de riesgo de superación de los valores límite o de los umbrales de alerta, a fin de reducir el riesgo de superación y limitar su duración. Dichos planes podrán prever, según los casos, medidas de control y, cuando sea preciso, de supresión de las actividades, incluido el tráfico automovilístico, que contribuyan a la superación de los valores límite.
- El artículo 8.3 establece que en las zonas y aglomeraciones en que los niveles de uno o más contaminantes rebasen el valor límite incrementado por el margen de exceso tolerado, los Estados Miembros tomarán medidas para garantizar la elaboración o la aplicación de un plan o programa que permita regresar al valor límite dentro del plazo fijado.

Dicho plan o programa deberá estar a disposición del público y especificará al menos la información incluida en el Anexo IV de la directiva.

La Directiva Marco se desarrolla mediante normas específicas, denominadas Directivas Hijas, referentes a determinados contaminantes:

- a) Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente
- b) Directiva 2000/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2000, sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente
- c) Directiva 2002/03/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2002, relativa al ozono en el aire ambiente
- d) Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, cadmio, mercurio, níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente

Estas Directivas Hijas establecen valores límite, valores objetivo y, en su caso, umbrales de alerta con respecto a las concentraciones en el aire ambiente de los contaminantes que cada una de ellas regula para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente. Además, establecen criterios sobre micro y macroimplantación de las estaciones de medida, el número de puntos de toma de muestras y los métodos de referencia de medida. Asimismo, garantizan la obtención y puesta a disposición pública de la información adecuada sobre las concentraciones de las sustancias mencionadas, así como la adopción de medidas cuando sea necesario.

En el ámbito de la normativa comunitaria, también es necesario hacer mención a la nueva Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Ésta supone la revisión, a la luz de los últimos avances científicos y sanitarios, y de la experiencia de los Estados Miembros, de la normativa europea mencionada, incorporando las Directivas 96/62/CE, 99/30/CE, 2000/69/CE y 2002/3/CE, así como la Decisión 97/101/CE, con el fin de ofrecer mayor simplificación y eficacia normativa para el cumplimiento de los objetivos de

mejora de la calidad del aire ambiente y considerando los objetivos del sexto programa de acción comunitario en materia de medio ambiente aprobado mediante la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002.

Concretamente, las Directivas 96/62/CE, 99/30/CE, 2000/69/CE y 2002/3/CE, quedan derogadas a partir del 11 de junio de 2010 y está previsto que también se incorpore la Directiva 2004/107/CE.

De forma general, esta nueva directiva reúne los objetivos particulares y comunes establecidos en la normativa que incorpora, manteniendo los valores límite y objetivo ya establecidos en la misma y añadiendo, a su vez, algunas novedades. Define y establece objetivos de calidad del aire ambiente. Establece el sistema y criterios de evaluación de la calidad del aire ambiente para contaminantes como el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}), plomo, benceno, monóxido de carbono y ozono. Define los criterios de ubicación de puntos de muestreo así como los métodos de medición de referencia para los distintos parámetros evaluados.

Esta directiva incorpora la definición de "Nivel crítico" como "un nivel fijado con arreglo a conocimientos científicos por encima del cual pueden producirse efectos nocivos para algunos receptores como las plantas, los árboles o los ecosistemas naturales, pero no para el ser humano", quedando éstos establecidos para el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno.

Otro de los principales aspectos novedosos es la nueva regulación de las partículas en suspensión de tamaño inferior a 2,5 micras (PM_{2,5}), dado que estas partículas finas tienen importantes repercusiones negativas para la salud humana. El control de este parámetro se aborda a partir de un doble enfoque, combinándose el establecimiento de un valor objetivo para 2010 y de un valor límite, que en una primera etapa irá precedido de un margen de tolerancia que se irá reduciendo progresivamente hasta alcanzar el valor límite en el año 2015.

En esta directiva también se establecen las directrices y procedimientos para la realización de los planes de calidad del aire y los planes de acción a corto plazo, en caso de superación de los valores límite u objetivo, o de riesgo de superación de los umbrales de alerta.

Por último, la directiva contempla en uno de sus capítulos los mecanismos de información y comunicación de datos, respondiendo a la necesidad de asegurar que la población y organismos y entidades interesadas tengan acceso a la información de calidad del aire, y que, de igual forma, existan mecanismos comunes de transmisión de información y comunicación de datos entre los distintos Estados Miembros y la Comisión.

2.2 MARCO LEGISLATIVO ESTATAL

La nueva Directiva 2008/50/CE ha sido traspuesta al ordenamiento interno español mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que sustituye al Real Decreto 1073/2002, al Real Decreto 1796/2003 y al Real Decreto 812/2007. Sin embargo, el marco temporal en el que se desarrolla este Plan de mejora de la calidad del aire hace necesarias referencias al anterior Real Decreto 1073/2002.

La Directiva Marco 96/62/CE y sus Directivas Hijas fueron traspuestas mediante las siguientes normas:

1. Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono. Traspone las Directivas 96/62/CE, del Consejo, 1999/30/CE del Consejo y 2000/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Tiene por objeto, por tanto, definir y establecer valores límite y umbrales de alerta de concentraciones de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono en el aire ambiente, regular la evaluación, el mantenimiento y la mejora de la calidad del aire en relación con dichas sustancias, así como la información a la población y a la Comisión Europea.

Se introducen dentro del marco estatal los conceptos de zona y aglomeración para la evaluación de la calidad del aire en el territorio, así como el establecimiento de valores límite con fechas de cumplimiento en el 2005 ó 2010, y márgenes de tolerancia aplicables a los años previos a dichas fechas, los cuales van disminuyendo hasta alcanzar el valor límite.

2. El Real Decreto 1796/2003, de 26 de diciembre, relativo al ozono en el aire ambiente. Incorpora al derecho interno estatal la Directiva 2002/3/CE y debe entenderse completado con las prescripciones de carácter general previamente incluidas en el Real Decreto 1073/2002.

Se establecen valores objetivo de concentraciones de ozono para proteger tanto la salud de las personas como la vegetación, que deberán alcanzarse, como muy tarde, en el trienio o quinquenio que comienza con el año 2010 respectivamente. También fija objetivos más estrictos a largo plazo.

Se regulan los umbrales de información y de alerta para las concentraciones de ozono (distintos de los establecidos por el RD 1494/1995), con el fin de que las Administraciones públicas competentes suministren una adecuada información a la Administración sanitaria y a la población en caso de superación de éstos, o cuando se prevea que puedan ser superados.

En cuanto a la evaluación de las concentraciones, se establecen normas y criterios a tener en cuenta para la medición de las concentraciones de ozono y de sus sustancias precursoras, los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles, con una regulación específica sobre el número y la ubicación de las estaciones de medición, y los métodos de referencia para el análisis de ozono y calibrado de los aparatos de medición.

3. Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

Este real decreto supone la incorporación al derecho interno de la Directiva 2004/107/CE. En él se establecen los valores objetivo de concentración para el arsénico, cadmio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos, con el fin de proteger la salud de las personas y el medio ambiente en su conjunto. En cuanto a su contenido, incorpora los elementos establecidos por la directiva.

Cabe destacar que este real decreto incluye una modificación del Real Decreto 508/2007, de 20 de abril, por el que se regula el suministro de información sobre emisiones del Reglamento E-PRTR y de las autorizaciones ambientales integradas. Se suprimen los umbrales para el suministro de información de las industrias sobre sus emisiones, de manera que la información ambiental disponible por las autoridades competentes sea completa.

Conforme a esta legislación, cuando se superan los valores límite de determinados contaminantes, incrementados en su margen de tolerancia, las autoridades competentes deben adoptar planes de actuación que permitan situarse por debajo del valor límite en la fecha de su entrada en vigor. El Anexo XII del Real Decreto 1073/2002 indica la información que debe incluirse en los programas locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente.

Es preciso destacar como parte del marco jurídico de los planes de mejora de la calidad del aire, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que aborda distintos aspectos relativos a la protección del ambiente atmosférico entre los que se destacan la evaluación y gestión de la calidad del aire, la prevención y control de emisiones, los instrumentos de fomento de protección de la atmósfera y la planificación destinada a la mejora de la calidad del aire, y regula por último los mecanismos de control, inspección y seguimiento de las emisiones así como el régimen sancionador.

En concreto, el artículo 16.2 de esta Ley establece que las Comunidades Autónomas adoptarán planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en su ámbito territorial, así como para minimizar o evitar los impactos negativos de la contaminación atmosférica. De conformidad con este artículo, en estos planes se integrarán planes de movilidad urbana, con vistas al fomento de modos de transporte menos contaminantes. Asimismo, se identificará la Administración que en cada caso sea responsable para la ejecución de las medidas. Además, se podrán prever medidas de control o suspensión de aquellas actividades que sean significativas en la mala calidad del aire, incluido el tráfico.

Contempla, asimismo, el artículo 16.4 la posibilidad de que las entidades locales elaboren, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas. Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones adoptarán también planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica. En cualquier caso, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de la citada ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico.

Esta ley deroga el reglamento de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, así como la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico y los Anexos II y III del Decreto 833/75, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972.

Visto todo lo anterior, a continuación se presentan los valores límite aplicables para la concentración de PM₁₀ en el aire ambiente, siendo la superación de los mismos el origen de la elaboración del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Dichos valores son los recogidos en el RD 1073/2002.

Tabla 2.1 Valores límite con respecto a las partículas PM₁₀ (µg/m³) en condiciones ambientales

VALORES LIMITE CON RESPECTO A LAS PARTÍCULAS PM ₁₀ (µg/m ³) EN CONDICIONES AMBIENTALES			
	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	50 µg/m ³ de PM ₁₀ que no podrán superarse en más de treinta y cinco ocasiones por año	1 de Enero de 2005
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ de PM ₁₀	1 de Enero de 2005

Inicialmente, se proponían dos Fases. La Fase I (2005), en la que el valor límite anual de concentración de partículas es de 40 µg/m³ y el valor límite diario es de 50 µg/m³, con un número de superaciones anuales permitidas de 35 días. La Fase II (2010), con valores límite de 20 µg/m³ de media anual y 50 µg/m³ como media diaria, con 7 días de superaciones permitidas en un año. Sin embargo, la Directiva 1999/30/CE del Consejo expone que para que la fase de 2010 entrase en vigencia, los valores límite fijados para tal fecha tendrían que haberse ratificado como tales en la evaluación de la directiva de 2003. Esta ratificación no se ha producido, y por tanto no han entrado en vigor, quedando como valores límite de PM₁₀ los fijados para la primera fase. A este respecto, la reciente Directiva 2008/30/CE, establece como valores límite para PM₁₀ los correspondientes a la Fase I.

2.3 MARCO LEGISLATIVO AUTONÓMICO

El Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el registro de sistemas de evaluación de la calidad del aire en Andalucía, establece en su artículo 4 que corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente la elaboración de planes y programas de mejora de la calidad del aire de ámbito regional y supramunicipal, así como la elaboración de aquellos que se soliciten por los municipios en virtud del apartado 2.a) de este artículo.

El Reglamento de la Calidad del Aire, aprobado por el Decreto 74/1996, de 20 de Febrero, pretende prevenir, corregir y vigilar las situaciones de contaminación atmosférica, cualesquiera que fueren las causas que la produzcan, para lo cual introduce mediante los artículos 6, 7, 8 y 9 la obligatoriedad de elaborar planes de prevención y corrección de la contaminación atmosférica por parte de la Administración regional competente en materia de medio ambiente, determinando en qué casos y circunstancias es necesaria su elaboración, así como el contenido mínimo de los mismos.

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, completa el marco legal existente en nuestra Comunidad Autónoma y dota a la Administración andaluza de nuevos instrumentos de protección ambiental, con el doble objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y obtener un alto nivel de protección del medio ambiente. Racionaliza, completa y actualiza el régimen de vigilancia e inspección, y configura un conjunto de infracciones y sanciones que tienen como fin último lograr que se respete con máxima eficacia el principio de "quien contamina paga" y la restauración de los daños ambientales que se produzcan.

Según el artículo 53 de esta ley, corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente elaborar planes de mejora de la calidad del aire, correspondiendo a los municipios solicitar a dicha Consejería la elaboración de planes de mejora de la calidad del aire que afecten a su término municipal y proponer las medidas que consideren oportunas para su inclusión en los mismos, así como la ejecución de medidas incluidas en los planes y en particular las referentes al tráfico urbano.

Por otro lado, mediante la Orden de 9 de septiembre de 2008 (publicada en el BOJA de 10 de octubre de 2008 y en vigor desde el día siguiente a su publicación), se acuerda la formulación de planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía. Entre estas zonas se encuentra Málaga y Costa del Sol.

De esta forma, con la aprobación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, se da cumplimiento a lo establecido en la citada Orden, así como a los objetivos contemplados en la legislación ambiental vigente.

3 NORMATIVA APLICABLE

La nueva Directiva 2008/50/CE ha sido traspuesta al ordenamiento interno español mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que sustituye al Real Decreto 1073/2002, al Real Decreto 1796/2003 y al Real Decreto 812/2007. Sin embargo, el marco temporal en el que se desarrolla este Plan de mejora de la calidad del aire hace necesarias referencias al anterior Real Decreto 1073/2002.

3.1 NORMATIVA SOBRE GESTIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

- Directiva 2008/50/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa
- Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972 de protección del medio ambiente atmosférico
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera
- Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono
- Real Decreto 1796/2003, de 26 de diciembre, relativo al ozono en el aire ambiente
- Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire
- Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Calidad del Aire (sustituido por Decreto 239/2011)
- Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el registro de sistemas de evaluación de la calidad del aire en Andalucía

3.2 NORMATIVA SOBRE NIVELES DE INMISIÓN DE CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS

En el presente apartado se analiza la normativa en relación con inmisiones atmosféricas. Concretamente, de la normativa sobre gestión de la calidad del aire relacionada en el apartado anterior, se analizarán las disposiciones sobre niveles de inmisión recogidas en:

- Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono
- Real Decreto 1796/2003, de 26 de diciembre, relativo al ozono en el aire ambiente
- Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa
No obstante, esta nueva Directiva mantiene los valores límite para protección de la salud humana, y para la protección de los ecosistemas y la vegetación del Real Decreto 1073/2002, si bien estos últimos pasan a ser denominados niveles críticos para la protección de la vegetación. En relación con el ozono, la Directiva también conserva los mismos valores objetivo, del umbral de información y de alerta que el Real Decreto 1796/2003. La incorporación más significativa se corresponde la inclusión del valor objetivo y del valor límite para las PM_{2.5}
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

En la tabla adjunta se presenta, a modo de resumen, para cada contaminante en qué tabla pueden encontrarse los valores límites, valores objetivos y/o umbrales de alerta establecidos en la legislación analizada.

Tabla 3.1 Índice resumen de tablas

Nº DE TABLA	CONTAMINANTE	INFORMACIÓN PRESENTADA	REFERENCIA LEGISLATIVA
Tabla 2.1 (del capítulo anterior)	PM ₁₀	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.2	Óxidos de nitrógeno	Valor límite y umbral de alerta	R.D. 1073/2002
Tabla 3.3	Dióxido de azufre	Valor límite y umbral de alerta	R.D. 1073/2002
Tabla 3.4	Plomo	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.5	Benceno	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.6	Monóxido de carbono	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.7	Ozono	Umbrales de información y alerta	R.D. 1796/2003
Tabla 3.8	Ozono	Valor objetivo	R.D. 1796/2003
Tabla 3.9	Ozono	Objetivos a largo plazo	R.D. 1796/2003
Tabla 3.10	Arsénico, cadmio, níquel y benzo(a)pireno	Valores objetivo	R.D. 812/2007
Tabla 3.11	PM _{2,5}	Valor objetivo	Directiva 2008/50/CE
Tabla 3.12	PM _{2,5}	Valor límite	Directiva 2008/50/CE

Tabla 3.2 Valores límite y umbral de alerta del dióxido de nitrógeno y de los óxidos de nitrógeno ⁽¹⁾Real Decreto 1073/2002

	Período de promedio	Valor límite	Margen de exceso tolerado	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	200 µg/m ³ NO ₂ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	80 µg/m ³ a la entrada en vigor del presente Real Decreto, reduciendo el 1 de enero de 2003 y posteriormente cada 12 meses 10 µg/m ³ hasta alcanzar el valor límite el 1 de enero de 2010	1 de enero de 2010
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ de NO ₂	16 µg/m ³ a la entrada en vigor del presente Real Decreto, reduciendo el 1 de enero de 2003 y posteriormente cada 12 meses 2 µg/m ³ hasta alcanzar el valor límite el 1 de enero de 2010	1 de enero de 2010
Valor límite anual para la protección de la vegetación ⁽²⁾	Un año civil	30 µg/m ³ de NO ₂	Ninguno	A la entrada en vigor de la presente norma

El **umbral de alerta** para dióxido de nitrógeno se sitúa en 400 µg/m³ registrados durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire en un área de como mínimo 100 km² o en una zona, o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

- (1) Los valores límite se expresarán en µg/m³, el volumen se normalizará a la temperatura de 293 K y a la presión de 101,3 kPa
- (2) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenidos en las estaciones de medición representativas de los ecosistemas a proteger, sin perjuicio, en su caso, de la utilización de otras técnicas de evaluación

Tabla 3.3 Valores límite y umbral de alerta para el dióxido de azufre ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	350 µg/m ³ , valor que no podrá superarse en más de 24 ocasiones por año civil.	1 de enero de 2005
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	125 µg/m ³ , valor que no podrá superarse en más de tres ocasiones por año civil.	1 de enero de 2005
Valor límite para la protección de los ecosistemas ⁽²⁾	Año civil e invierno (del 1 de octubre al 31 de marzo).	20 µg/m ³	A la entrada en vigor de la presente norma.

El **umbral de alerta** para dióxido de azufre se sitúa en 500 µg/m³ registrados durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire en un área de cómo mínimo 100 km² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

- (1) Los valores límite se expresan en µg/m³. El volumen a la temperatura de 293 K y a la presión de 101,3 kPa
- (2) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenidos en las estaciones de medición representativas de los ecosistemas a proteger, sin perjuicio, en su caso, de la utilización de otras técnicas de evaluación

Tabla 3.4 Valores límite para el plomo ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Año civil	0,5 µg/m ³	1 de enero de 2005 ó el 1 de enero de 2010, en las inmediaciones de fuentes industriales específicas, situadas en lugares contaminados a lo largo de decenios de actividad industrial. Dichas fuentes se notificarán a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a efectos de informar a la Comisión a la entrada en vigor de la presente norma

(1) El valor límite se expresará en condiciones ambientales

Tabla 3.5 Valores límite para el benceno ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite para la protección de la salud humana	Año civil	5 µg/m ³	1 de enero de 2010

(1) El valor límite se expresará en mg/m³ referido a una temperatura de 293 K y a una presión de 101,3 kPa

Tabla 3.6 Valores límite para el monóxido de carbono ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite para la protección de la salud humana	Media de ocho horas máxima de un día	10 mg/m ³	1 de enero de 2005

(1) El valor límite se expresará en mg/m³ referido a una temperatura de 293 K y a una presión de 101,3 kPa

Tabla 3.7 Umbrales de información y alerta ⁽¹⁾ de ozono Real Decreto 1796/2003

	Parámetro	Umbral
Umbral de información a la población	Promedio horario	180 µg/m ³
Umbral de alerta	Promedio horario ⁽²⁾	240 µg/m ³

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

(2) A efectos de la aplicación de planes de acción a corto plazo, la superación del umbral se debe medir o prever durante tres horas consecutivas

Tabla 3.8 Valores objetivo de ozono ⁽¹⁾ Real Decreto 1796/2003

	Parámetro	Valor objetivo ⁽²⁾	Año de cumplimiento, en la medida de lo posible, del valor objetivo ⁽³⁾
Valor objetivo para la protección de la salud humana	Máximo de las medias octohorarias del día ⁽⁴⁾	120 µg/m ³ que no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en un período de tres años ⁽⁵⁾	2010

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

(2) Estos valores objetivo y superaciones autorizadas se entenderán sin perjuicio de los resultados de los estudios y de la revisión, previstos en el artículo 11 de la Directiva 2002/3/CE, que tendrán en cuenta las diferentes situaciones geográficas y climáticas de la Comunidad Europea

(3) El cumplimiento de los valores objetivo se verificará a partir de esta fecha. Es decir, los datos correspondientes al año 2010 serán los primeros que se utilizarán para verificar el cumplimiento en los tres o cinco años siguientes, según el caso

(4) El máximo de las medias octohorarias del día deberá seleccionarse examinando promedios móviles de 8 horas, calculados a partir de datos horarios y actualizados cada hora. Cada promedio octohorario así calculado se asignará al día en que dicho promedio termina, es decir, el primer período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 17:00 h del día anterior hasta la 1:00 h de dicho día; el último período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 16:00 h hasta las 24:00 h de dicho día

(5) Si las medias de tres o cinco años no pueden determinarse a partir de una serie completa y consecutiva de datos anuales, los datos anuales mínimos necesarios para verificar el cumplimiento de los valores objetivo serán los siguientes:

- para el valor objetivo relativo a la protección de la salud humana: datos válidos correspondientes a un año
- para el valor objetivo relativo a la protección de la vegetación: datos válidos correspondientes a tres años

Tabla 3.9 Objetivos a largo plazo para el ozono⁽¹⁾ Real Decreto 1796/2003

	Parámetro	Objetivo a largo plazo	Año de referencia
Objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana	Máximo de las medias octohorarias del día en un año civil	120 µg/m ³	2020

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

Tabla 3.10 Valores objetivo del arsénico, cadmio, níquel y benzo(a) pireno en el aire ambiente Real Decreto 812/2007

Contaminante	Valor objetivo ⁽¹⁾
Arsénico	6 ng/m ³
Cadmio	5 ng/m ³
Níquel	20 ng/m ³
Benzo(a)pireno	1 ng/m ³

(1) Referido al contenido total en la fracción de PM₁₀ como promedio durante un año natural

Tabla 3.11 Valor objetivo de PM_{2,5}⁽¹⁾ Directiva 2008/50/CE

	Periodo medio	Valor objetivo	Fecha en que debe alcanzarse el valor objetivo
Valor objetivo	Año civil	25 µg/m ³	1 de enero de 2010

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

Tabla 3.12 Valor límite de PM_{2,5}⁽¹⁾ Directiva 2008/50/CE

	Periodo medio	Valor límite	Margen de tolerancia	Fecha en que debe alcanzarse el valor objetivo
Fase 1	Año civil	25 µg/m ³	20% el 11 de junio de 2008, que se reducirá el 1 de enero siguiente, y en lo sucesivo, cada 12 meses en % idénticos anuales hasta alcanzar un 0% el 1 de enero de 2015	1 de enero de 2015
Fase 2⁽²⁾	Año civil	20 µg/m ³		1 de enero de 2020

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

(2) Fase 2: valor límite indicativo que será revisado por la Comisión en 2013 a la luz de informaciones suplementarias sobre los efectos sobre la salud y el medio ambiente, la viabilidad técnica y la experiencia obtenida con el valor objetivo en los Estados Miembros

3.3 NORMATIVA SOBRE LIMITACIÓN DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA

3.3.1 ACTIVIDADES INDUSTRIALES

En el presente apartado se relaciona normativa que incorpora directamente limitación de emisiones a la atmósfera o que incluye procedimientos susceptibles de imponer dichas limitaciones.

- Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico
- Orden de 18 de octubre de 1976 sobre prevención y control de la contaminación atmosférica de origen industrial
- Real Decreto 547/1979, de 20 de febrero, sobre modificación del Anexo IV del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972
- Real Decreto 653/2003, de 30 de mayo sobre incineración de residuos
- Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo
- Resolución de 14 de enero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo de 7 de diciembre de 2007, del Consejo de Ministros, por el que se aprueba el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones, conforme a la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos
- Directiva 2008/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2008, relativa a la prevención y al control integrado de la contaminación (sustituida por Directiva 2010/75/UE)
- Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control integrados de la Contaminación (IPPC)

- Real Decreto 509/2007, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley 16/2002 de Prevención y Control integrados de la Contaminación
- Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación)
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
- Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
- Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras
- Normativa de evaluación de impacto ambiental, que se incluye en el Apartado 3.3.3 por incluir proyectos de actividades industriales y de otras actividades

3.3.2 VEHÍCULOS A MOTOR

a) Turismos y vehículos ligeros para transporte de mercancías

- Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor
- Directiva 91/441/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor
- Directiva 93/59/CEE del Consejo del 28 de junio de 1993 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor
- Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE
- Directiva 96/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de octubre de 1996 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor
- Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998 relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo
- Directiva 2002/80/CE de la Comisión, de 3 de octubre de 2002 por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor
- Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

b) Vehículos pesados

- Directiva 88/77/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros referentes a las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y de partículas contaminantes procedentes de motores destinados a la propulsión de vehículos
- Directiva 91/542/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1991 por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores diesel destinados a la propulsión de vehículos
- Directiva 96/44 de la Comisión de 1 de julio de 1996 por la que se adapta al progreso técnico de la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del Espacio Económico Europeo (EEE))
- Directiva 98/77 de la Comisión de 2 de octubre de 1998 por la que se adapta al progreso técnico de la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben tomarse contra la contaminación del aire causadas por las emisiones de los vehículos a motor. (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 99/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y

partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE del Consejo

- Directiva 1992/102/CE de la Comisión de 15 de diciembre de 1999, por la que se adapta al progreso técnico de la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 2001/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de enero de 2001, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo, sobre medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 2001/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de diciembre de 2001 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 2003/76/CE de la Comisión de 11 de agosto de 2002 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Reglamento 595/2009, de 18/06/2009, Relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE

c) Motocicletas y ciclomotores

- Directiva 97/24/CE, relativa a determinados elementos o características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas
- Directiva 2002/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002 sobre la reducción del nivel de emisiones contaminantes de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y por la que se modifica la Directiva 97/24/CE
- Directiva 2006/72/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2006 que corrige y modifica la Directiva 2005/30/CE por la que se modificarán, con objeto de adaptarlas al progreso técnico, las Directivas 97/24/CE y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

d) Máquinas móviles no de carretera

- Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1997 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
- Directiva 2002/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de diciembre de 2002 por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
- Directiva 2004/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
- Directiva 2010/26/UE de la Comisión de 31 de marzo de 2010 por la que se modifica la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera

3.3.3 OTRAS ACTIVIDADES

- Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolinas desde las terminales a las estaciones de servicio
- Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecúan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996 sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
- Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades (modificado posteriormente por Real Decreto 227/2006, Real Decreto 367/2010, Real Decreto 795/2010 y Real Decreto 1463/2010)

- Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 12 de febrero de 1998 por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida
- Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero
- Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos
- Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental
- Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía
- Decreto 297/1995, de 19 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Calificación Ambiental
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación
- Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, que aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE)
- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburante
- Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Real Decreto 1088/2010, de 3 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento del registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las instalaciones que emiten compuestos orgánicos volátiles, y se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

4 ZONA AFECTADA

4.1 INFORMACIÓN GENERAL

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol afecta a los siguientes municipios:

Tabla 4.1 Zona de Málaga y Costa del Sol

CÓDIGO ZONA	DENOMINACIÓN	MUNICIPIOS
ES0119	Málaga y Costa del Sol	Benalmádena, Casares, Estepona, Fuengirola, Málaga, Manilva, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Torremolinos, Vélez-Málaga

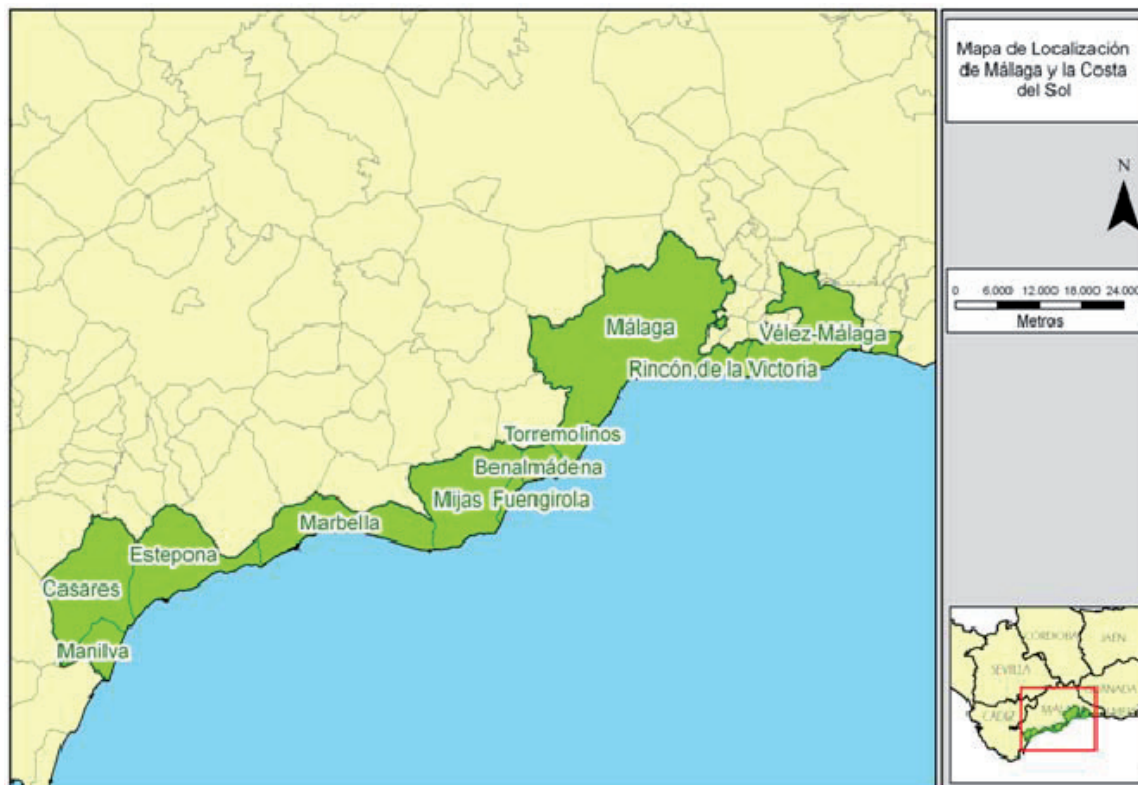


Figura 4.1 Municipios de la zona de Málaga y Costa del Sol

El núcleo principal de la Costa del Sol es Málaga, ciudad que constituye un notable centro económico y cultural, siendo también un importante nudo de comunicaciones gracias a su puerto y aeropuerto. En total la Costa del Sol abarca unos 161 kilómetros del litoral mediterráneo correspondiente a la provincia de Málaga.

Su mayor riqueza consiste en que es una sucesión de extensas playas, calas semiocultas entre acantilados, puertos deportivos y fondeaderos para la pesca; protegida de los vientos del norte por una cadena montañosa que en ocasiones desciende hasta el mismo mar.

El clima templado y la escasez de lluvias unidos a la proximidad de escenarios muy dispares; la montaña, los valles cubiertos de huertas y el mar; hacen que esta zona reúna todos los atractivos del paisaje y la cultura mediterráneos, lo que la convierte en uno de los principales puntos turísticos de Andalucía y de España.

4.2 ESTIMACIÓN DE LA SUPERFICIE AFECTADA Y LA POBLACIÓN EXPUESTA

La zona de Málaga y Costa del Sol cuenta con una población total de 1.146.006 habitantes según datos del padrón de 2008 publicados por el Instituto de Estadística de Andalucía (IEA) y ocupa una superficie de 1.238,6 km² (IEA, 2003).

En la Tabla 4.2 se presenta la superficie y la población de cada uno de los municipios que integran la zona.

Tabla 4.2 Superficie afectada y población expuesta

MUNICIPIO	SUPERFICIE (km ²) IEA, 2003	POBLACIÓN (PADRÓN IEA, 2008)
Benalmádena	27,2	55.960
Casares	162,5	4.797
Estepona	137	62.848
Fuengirola	10,3	68.646
Málaga	394,8	566.447
Manilva	35,2	13.258
Marbella	117,4	130.549
Mijas	148,5	70.437
Rincón de la victoria	28,1	37.145
Torremolinos	20,4	63.077
Vélez-Málaga	157,2	72.842
TOTAL	1.238,6	1.146.006

4.3 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

El auge turístico de los años 60 originó un gran desarrollo de la construcción y un descontrolado crecimiento urbano, consecuencia de esto es el espectacular desarrollo económico y demográfico de toda la comarca.

Málaga es una ciudad comercial, de cierta importancia empresarial e industrial, con un sector turístico en auge que representa una substancial fuente de ingresos, y con una calidad de las comunicaciones que la hacen una de las ciudades más significativas de la Comunidad Autónoma y de España.

Cabe destacar, la pujanza de la industria de nuevas tecnologías, localizada principalmente en el Parque Tecnológico de Andalucía.

Por otro lado, aunque el sector primario está en claro retroceso, como consecuencia de la presión demográfica y turística del litoral, el sector pesquero sigue teniendo gran relevancia, ya que la Bahía de Málaga posee importantes recursos pesqueros, disponiendo de una gran flota de embarcaciones.

Las actividades que más suelo demandan son el turismo y el desarrollo urbanístico. La creación de infraestructuras hoteleras, la urbanización turística de primera y segunda residencia, y la oferta turística complementaria (campos de golf, parques temáticos y espacios comerciales y recreativos) constituyen actualmente los motores económicos de la zona.

En la Tabla 4.3 se presenta la superficie destinada a los distintos usos del suelo (Mapa de usos y coberturas vegetales del suelo de Andalucía 2007, escala 1:25.000. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía). La mayor extensión corresponde a superficies de matorrales dispersos, seguida de cultivos con espacios de vegetación natural.

Tabla 4.3 Superficie de los distintos usos del suelo

USOS Y COBERTURAS VEGETALES DEL SUELO AÑO 2007		
CLASIFICACIÓN DE LOS DISTINTOS USOS DEL SUELO	ha	%
Aguas marinas	20,7	0,017
Albuferas, salinas y áreas de acuicultura	28,6	0,023
Cultivos con espacios de vegetación natural	16580	13,4
Cultivos herbáceos en regadío	1691	1,37
Cultivos herbáceos en secano	1535	1,24
Cultivos leñosos y mosaicos en regadío	7346	5,93
Embalses y balsas	129	0,104
Escombreras y vertederos	89,2	0,072
Espacios abiertos con vegetación escasa	5444	4,40
Formaciones arboladas de quercíneas con herbáceos	460	0,372
Formaciones arboladas densas de Coníferas	6137	4,96
Formaciones arboladas densas de Eucaliptos	175	0,142
Formaciones arboladas densas de otras frondosas y mezclas	445	0,360
Formaciones arboladas densas de quercíneas	1862	1,50
Formaciones arboladas de coníferas con matorral	6894	5,57
Formaciones arboladas de eucaliptos con matorral	293	0,236
Formaciones arboladas de otras frondosas y mezclas con matorral	3699	2,99
Formaciones arboladas de quercíneas con matorral	3917	3,16
Formaciones de otros arbolados con herbáceos	1024	0,827
Formaciones riparias	740	0,598
Invernaderos y cultivos bajo plástico	666	0,538
Lagunas y lucios	16,9	0,014
Matorrales densos	7360	5,95
Matorrales dispersos	17162	13,9
Mosaico de cultivos en secano y regadío	1411	1,14
Olivares	2329	1,88
Otros cultivos leñosos y mosaicos de herbáceos y leñosos en secano	3182	2,57
Pastizales	3246	2,62
Playas, dunas y arenales	518	0,419
Roquedos y áreas de cumbres	166	0,134
Ríos y cauces de agua	515	0,416
Viñedos	433	0,350
Zonas en construcción	5342	4,32
Zonas portuarias	120	0,097
Zonas verdes y espacios de ocio	2175	1,76
Áreas alteradas por actividades extractivas	823	0,665
Áreas alteradas por vías de comunicación	1574	1,27
Áreas incendiadas	545	0,440
Áreas industriales de servicios	2121	1,71
Áreas urbanas y residenciales	15240	12,3
TOTAL	123785	100

La Figura 4.2 representa gráficamente los usos del suelo de la zona.

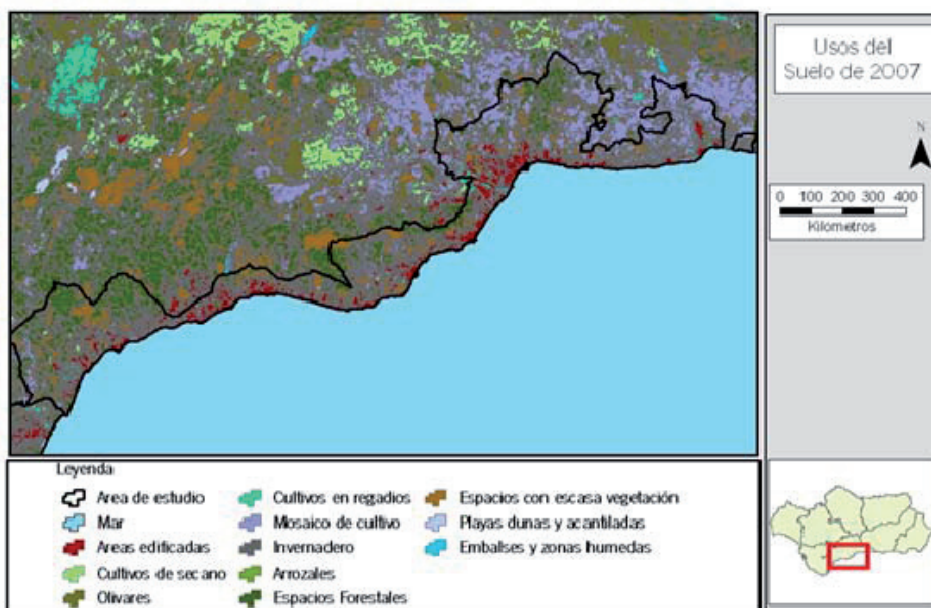


Figura 4.2 Usos del suelo en la zona de Málaga y Costa del Sol

La distribución de población ocupada por actividades económicas (IEA, 2001) se incluye en la Tabla 4.3. El mayor porcentaje de población ocupada tanto en Málaga como en el resto de la Costa del Sol corresponde a la actividad “comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico”, seguida en ambos casos de la construcción.

Tabla 4.4 Ocupación de la población por actividades económicas

DISTRIBUCIÓN DE POBLACIÓN OCUPADA POR ACTIVIDADES ECONÓMICAS (IEA, 2001)					
CNAE-93	CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES	MÁLAGA		COSTA DEL SOL	
		Nº HAB.	%	Nº HAB.	%
A	Agricultura, ganadería, caza y selvicultura	1.972	1,05	5.310	3,32
B	Pesca, acuicultura y actividades de los servicios relacionados con las mismas	320	0,17	825	0,52
C	Industrias extractivas	58	0,03	45	0,03
D	Industria manufacturera	15.548	8,25	7.632	4,77
E	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua.	1.027	0,54	713	0,45
F	Construcción	22.734	12,06	24.991	15,62
G	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	36.776	19,51	30.629	19,14
H	Hostelería	14.555	7,72	25.951	16,22
I	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	15.424	8,18	8.554	5,35
J	Intermediación financiera	5.021	2,66	3.347	2,09
K	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	17.488	9,28	13.840	8,65
L	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	15.762	8,36	11.217	7,01
M	Educación	14.358	7,62	7.768	4,85
N	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	15.471	8,21	7.291	4,56
O	Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales	6.333	3,36	6.101	3,81
P	Hogares que emplean personal doméstico	5.649	3,00	5.787	3,62
Q	Organismos extraterritoriales	31	0,02	15	0,01
TOTAL		188.527	100	160.016	100

Las infraestructuras de comunicaciones, transporte ferroviario, vial, marítimo y aéreo suponen una de las mayores fortalezas del desarrollo económico de Málaga y Costa del Sol, permitiendo la mejora de la accesibilidad y la relocalización de industrias, haciendo de ésta una zona con gran atractivo para la creación de empresas.

El sistema ferroviario cuenta con varias líneas de alta velocidad que unen Málaga con Córdoba, Sevilla, Madrid, Barcelona y Zaragoza, así como con otras líneas de largo recorrido que la comunican con Albacete, Valencia, Bilbao, Valladolid, Ávila; entre otros. Y líneas de medio y corto recorrido.

El sistema vial está formado principalmente por la autovía de Andalucía (A-92) que enlaza la Costa del Sol con el resto de vías de alta capacidad de Andalucía, y el desdoble de la Nacional-340 a vía de doble carril por sentido (A-7). Otras vías son la Ronda Oeste y Este de acceso a Málaga, y el desdoble de la carretera Antequera-Málaga.

Respecto al transporte marítimo, existen diversos puertos en la Costa del Sol de carácter deportivo y pesquero, no obstante el puerto de Málaga es el principal. Se trata de un puerto eminentemente importador, donde destacan los graneles de clinker, cereales, cemento y coque de petróleo como los principales productos descargados, y dolomita, orujo y aceite de oliva como principales mercancías exportadas. Otros tráficos tradicionales en el puerto de Málaga, y no por ello menos importantes, son los de cabotaje de mercancías, vehículos y pasajeros que mueven las líneas regulares con Melilla. Mención especial merece el tráfico de cruceros turísticos, puesto que es el segundo puerto de cruceros de la Península.

El transporte aéreo, tiene su base en el aeropuerto de Málaga, primero de Andalucía por sus conexiones internacionales con el resto de Europa (especialmente con el Reino Unido y Alemania), el Norte de África, Oriente Medio y Norteamérica a través de Nueva York. Además, cuanta con vuelos nacionales a las principales ciudades españolas. También opera un servicio de línea regular de helicópteros entre el aeropuerto de Málaga y el helipuerto de Ceuta.

4.4 DATOS TOPOGRÁFICOS RELEVANTES

El litoral de la Costa del Sol se extiende entre el límite con la provincia de Granada al este y con la provincia de Cádiz al oeste, a lo largo de 161 km de costa mediterránea. La cordillera Penibética transcurre paralela a la línea de la costa, formando el límite norte de la Costa del Sol, compuesto por un conjunto de sierras litorales que en algunos casos sobrepasan los 1.000 m de altitud.

La estrecha franja que hay entre las montañas y el mar permite la existencia de una gran variedad de paisajes: playas, acantilados, desembocaduras, calas y dunas. Los ríos son cortos y estacionales, dando lugar a estuarios poco extensos y valles poco propensos a la agricultura.

La morfología de estos ríos viene marcada por una serie de factores, de los cuales el factor climático y el orográfico (efecto barrera de los sistemas Béticos), son los que más influyen en la irregularidad del caudal de los mismos.

El litoral cuenta con el mayor número de playas de toda la Comunidad Autónoma, las zonas arenosas ocupan gran parte de la Costa del Sol, salvando algunos tramos rocosos.

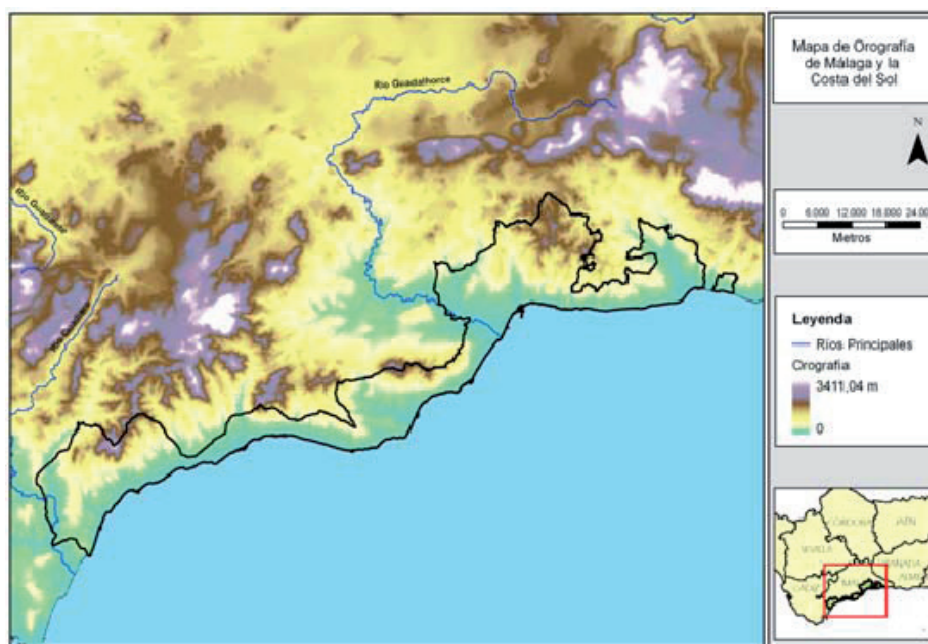


Figura 4.3 Orografía de la zona de Málaga y Costa del Sol

4.5 DATOS CLIMÁTICOS ÚTILES

La zona de Málaga y Costa del Sol se integra dentro de las zonas climáticas “Málaga”, “Sierra de Grazalema”, “Costa de Marbella” y “Campo de Gibraltar”, correspondiéndose con el tipo de clima mediterráneo subtropical.

La característica más importante de este ámbito es la gran suavidad térmica invernal, que se genera en virtud de la intervención de tres mecanismos básicos: la influencia suavizadora del mar, la orientación sur de la costa, que la convierte en una solana que recibe gran cantidad de horas de sol, y la protección que le otorgan las cadenas Béticas frente a las masas de aire septentrionales.

Las temperaturas medias mensuales en invierno se sitúan entre 12° y 15°, teniendo elevadas temperaturas mínimas, lo que hace que el riesgo de heladas sea casi inexistente. Los veranos, aunque no son extremos debido a la influencia suavizadora del mar, pueden registrar episodios de vientos terrales cuya característica es que son muy cálidos, llegando en algunos casos a alcanzar los 40°C.

Las precipitaciones presentan grandes diferencias de unos enclaves a otros. En general, muestran un gradiente de disminución oeste-este, desde aquellos lugares donde las precipitaciones son elevadas, es decir, desde el estrecho hasta las zonas subdesérticas almerienses.

Este hecho se debe principalmente a que las laderas de barlovento orientadas hacia el oeste quedan expuestas a la influencia oceánica de los vientos que traen consigo las borrascas, descargando en esta parte las precipitaciones. Sin embargo, las laderas de sotavento quedan al abrigo de estas precipitaciones, ya que la humedad de las masas de aire se ha visto reducida, es el llamado efecto Föhn.

En el estudio meteorológico de la zona, se han analizado las siguientes estaciones meteorológicas de AEMET: Fuengirola Instituto Oceanográfico, Málaga Centro Meteorológico, Málaga Puerto, Aeropuerto de Málaga y Estepona Faro de Punta Doncella.

Se han seleccionado las estaciones de Málaga Puerto y Estepona Faro Punta Doncella, ambas pertenecientes a la Red de Estaciones Principales (AEMET) como representativas del ámbito del Plan ya que son las que presentan mayor homogeneidad en los datos y, por tanto, mejores coeficientes de correlación.

La Figura 4.4 presenta, la ubicación de las dos estaciones meteorológicas seleccionadas y las zonas climáticas que se encuentran dentro del ámbito del Plan de Málaga y Costa del Sol. También se indica el área de influencia de cada estación seleccionada, en relación a los estudios de modelización que se presentarán en apartados posteriores.

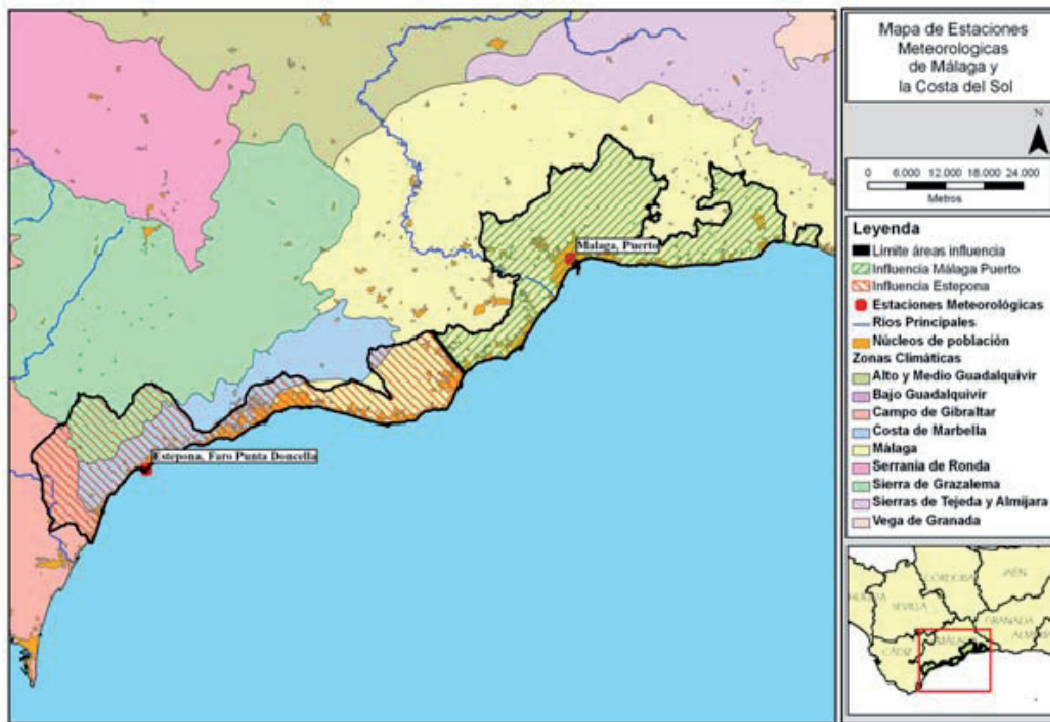


Figura 4.4 Análisis climatológico

Para la selección del año climatológico representativo de cada estación, se consideran los siguientes aspectos:

- Porcentaje de datos válidos de cada uno de los años para temperatura (T), dirección de viento (DV) y velocidad de viento (VV)
- Coeficiente de correlación de la velocidad y dirección de viento de cada año con respecto al periodo acumulado 2003-2008
- Porcentaje de calmas (velocidades < 0,5 m/s), puede ser consultado en Tabla 4.8
- Datos de precipitaciones anuales, puede ser consultado en Tabla 4.7

A continuación, se presentan los porcentajes de datos válidos y el coeficiente de correlación de las dos estaciones, para cada año del periodo 2003-2008:

Tabla 4.5 Porcentaje de datos válidos y coeficiente de correlación

ESTACIONES	AÑOS	% DATOS VÁLIDOS			COEFICIENTE CORRELACIÓN
		T	DV	W	
Málaga Puerto	2003	97,3	97,3	97,3	0,9899
	2004	100,0	100,0	100,0	0,9915
	2005	97,5	97,5	97,5	0,9834
	2006	97,3	97,3	97,3	0,9951
	2007	96,8	96,8	96,8	0,9872
	2008	96,6	96,6	96,6	0,8429
Estepona Faro de Punta Doncella	2003	95,8	96,8	96,8	0,9268
	2004	69,6	96,8	96,8	0,9400
	2005	80,9	88,6	88,6	0,9080
	2006	98,1	98,4	98,4	0,9705
	2007	83,6	86,8	86,8	0,4459
	2008	20,6 ⁽¹⁾	20,6 ⁽¹⁾	20,6 ⁽¹⁾	0,4189

(1) No se dispone de los datos del año completo

Teniendo en cuenta los criterios anteriormente expuestos, para la estación meteorológica de Málaga Puerto, el año representativo sería 2004, ya que tiene un coeficiente de correlación y un porcentaje de datos válidos muy elevados. Para la estación Estepona Faro Punta Doncella el año más representativo sería el 2006.

4.5.2 TEMPERATURAS

En la zona de Málaga y Costa del Sol la temperatura media anual está en torno a los 18°-19°C, registrándose las máximas en el mes agosto y las mínimas en enero. Los veranos son calurosos, normalmente húmedos excepto cuando sopla el terral, viento seco del interior que dispara las temperaturas. En estas situaciones Málaga ha alcanzado los 44°C (1978 y 1994).

En la Tabla 4.5 se presentan las temperaturas medias anuales registradas en el periodo 2003-2008 en las dos estaciones consideradas. Puede observarse que dicha temperatura está en torno a los 19°C.

Tabla 4.6 Temperatura media anual en las estaciones seleccionadas

AÑO	TEMPERATURA MEDIA ANUAL (°C)	
	MÁLAGA PUERTO	ESTEPONA FARO PUNTA DONCELLA
2003	19,4	18,7
2004	18,7	20,6
2005	18,5	20,0
2006	18,7	18,9
2007	18,8	15,6
2008	18,7	(1)

(1) No se dispone de los datos del año completo

4.5.3 RADIACIÓN SOLAR

Factores del clima tales como la latitud subtropical y la abundancia de situaciones anticiclónicas sobre la región, determinan la existencia en Andalucía de una insolación muy elevada, que asociadas al elevado ángulo de incidencia de los rayos solares en estas latitudes tan bajas, determinan también valores elevados de recepción de radiación solar, que superan los 5 kWh/m² diarios. La radiación solar es más intensa en el intervalo comprendido entre mayo y agosto, y sobre todo de las 12 a las 17 horas.

En la tabla adjunta se presenta la energía en kWh que incide por m² de superficie horizontal en un año.

Tabla 4.7 Energía en kWh/m² de superficie horizontal en un año

ENERGÍA kWh/m ² DE SUPERFICIE HORIZONTAL EN UN AÑO						
ESTACIÓN	2003	2004	2005	2006	2007	2008
MÁLAGA ⁽¹⁾	1835	1838	1890	1817	1896	1904

Fuente: Fuente: Estaciones agroclimáticas de la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía

(1) Estación 1 de Málaga. (Coordenadas UTM, X: 362843.0, Y: 4069159.0)

4.5.4 PLUVIOMETRÍA

La distribución temporal de las lluvias viene dada por los frentes atlánticos que llegan desde el Oeste, cuya frecuencia depende de la potencia del anticiclón de las Azores, principal factor determinante del clima en Andalucía.

Las lluvias se concentran en los meses más fríos, de hecho entre los meses de noviembre y enero cae el 50% de la precipitación media anual. La irregularidad de las precipitaciones se manifiesta casi siempre en forma de lluvias torrenciales.

El total de las precipitaciones tiende a situarse entorno a los 300-500 mm anuales.

Tabla 4.8 Precipitación anual media en las estaciones seleccionadas

AÑO	MÁLAGA, PUERTO		ESTEPONA FARO PUNTA DONCELLA	
	PRECIPITACIÓN ANUAL (mm)	HR MEDIA (%)	PRECIPITACIÓN ANUAL (mm)	HR MEDIA (%)
2003	534,6	62,9	562,0	72,0
2004	538,3	64,1	256,0	69,5
2005	203,3	63,7	223,1	73,0
2006	399,1	69,2	743,6	78,1
2007	230,6	68,4	626,0	69,5
2008 ⁽¹⁾	322,9	69,4	(1)	(1)

(1) No se dispone de los datos del año completo

En la Tabla 4.7 puede observarse que el año más seco del periodo fue el 2005.

4.5.5 VIENTOS

La estación del Puerto de Málaga presenta como año de mayor porcentaje de calmas el 2007, seguido de los años 2008 y 2006.

La estación Estepona Faro Punta Doncella registra como año de mayor porcentaje de calmas el 2005, seguido del 2003.

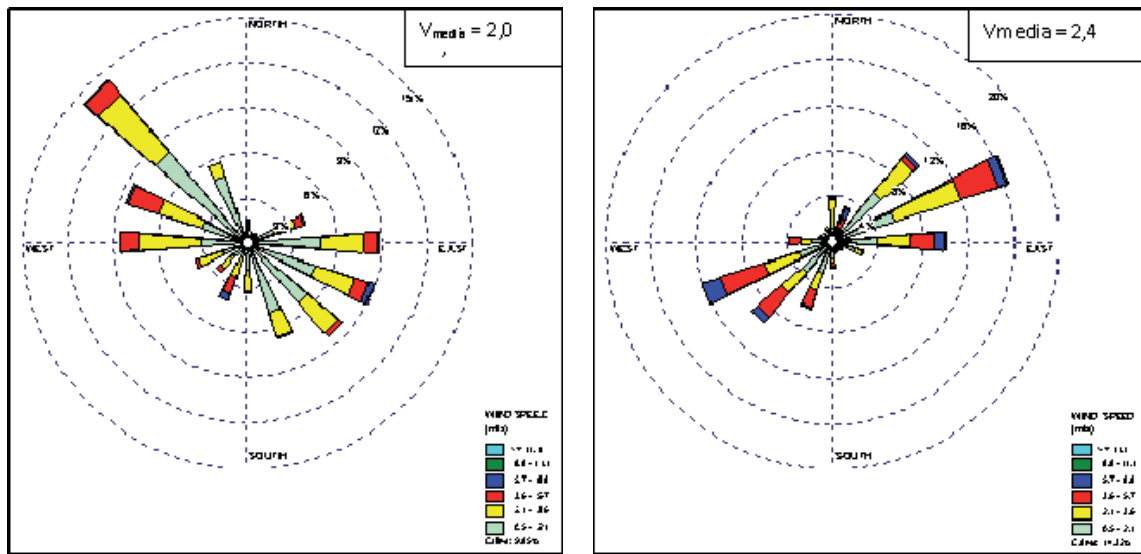
Tabla 4.9 Velocidad media anual del viento y porcentajes de calma en las estaciones seleccionadas

AÑO	MÁLAGA, PUERTO		ESTEPONA FARO PUNTA DONCELLA	
	CALMAS (%)	VV MEDIA (m/s)	CALMAS (%)	VV MEDIA (m/s)
2003	6,1	2,2	18,8	2,3
2004	6,1	2,2	18,9	2,1
2005	5,9	2,1	22,1	2,3
2006	9,9	2,0	14,3	2,4
2007	12,5	1,9	11,0	2,7
2008	10,9	2,2	(1)	(1)

(1) No se dispone de los datos del año completo

A continuación se presenta la rosa de vientos del año 2006 para las dos estaciones seleccionadas.

Tal y como se observa en la Figura 4.5, la estación del Puerto de Málaga presenta como componentes principales del viento este-sureste y noroeste. La estación de Estepona Faro Punta Doncella tiene una dirección de vientos predominante este-noreste y oeste-suroeste.



Estación Málaga Puerto (Año 2006)

Estación Estepona Faro Punta Doncella (Año 2006)

Figura 4.5 Rosa de vientos del año 2007 de las estaciones seleccionadas

4.5.6 INVERSIÓN TÉRMICA

Por regla general, los vientos predominantes son débiles en los primeros metros sobre la superficie terrestre, por lo que la dispersión de los contaminantes depende, no sólo del transporte convectivo horizontal (función de las velocidades y direcciones del viento), sino muy especialmente del transporte convectivo vertical, cuyo factor determinante es la variación vertical de temperaturas en la atmósfera.

Para poder determinar la capacidad de difusión vertical de los contaminantes es necesario conocer los procesos meteorológicos y los sistemas béricos que los dominan.

El clima mediterráneo se caracteriza por la irregularidad térmica y pluviométrica, dominada por dos tipos de anticiclón: el de las Azores, y el de tipo térmico en invierno, que aparece sobre la península.

Teniendo en cuenta la dinámica atmosférica general, hay que destacar como durante el invierno y gran parte del año el cinturón de altas presiones subtropicales y, concretamente, el Anticiclón de las Azores, limita el paso de las bajas presiones del frente polar. El dominio anticiclónico supone la existencia de procesos de convergencia en altura y divergencia en superficie, lo que determina en definitiva gran estabilidad atmosférica con procesos de inversión térmica (subsistencia). Este fenómeno es más acentuado en invierno que en verano, debido a que en verano, el anticiclón suele acompañarse de una intensa radiación solar que calienta la tierra durante el día. Este calentamiento provoca una ligera ascensión del aire y, por tanto, una mejor dispersión de la contaminación.

Por otro lado, durante los meses de invierno también se genera de forma adicional una capa de inversión en superficie, producida en situación anticiclónica con cielo despejado, por la irradiación nocturna. A medida que transcurre la noche, la superficie terrestre va perdiendo calor y el aire en contacto con ella se va enfriando. Por la mañana temprano, el aire más frío está en los niveles más bajos, y se observa una inversión térmica superficial. Una vez que sale el sol, la superficie comienza a calentarse, y el aire en contacto con ella aumenta su temperatura. Este calentamiento superficial va destruyendo la inversión térmica superficial, de manera que hacia las primeras horas de la tarde se desarrolla una capa superficial, denominada capa de mezcla, en que la temperatura decrece levemente con la altura. Al final de la tarde, la superficie comienza a enfriarse nuevamente. Esta inversión térmica produce una fuerte estabilidad, limitando la dispersión de los contaminantes.

4.6 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN

4.6.1 SALUD DE LAS PERSONAS

Según el Plan de Salud Ambiental de la actual Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales de la Junta de Andalucía (2008-2012), estudios realizados en los últimos años en diversas ciudades han concluido que los incrementos de los niveles de la contaminación atmosférica se asocian con efectos nocivos para la salud, especialmente respiratorios y cardiovasculares, aunque hay también evidencias de efectos reproductivos adversos, como aumento de la mortalidad perinatal y de la prematuridad (bajo peso al nacer o retraso en el crecimiento intrauterino). En Europa, unas 60.000 muertes al año pueden estar relacionadas con una exposición a largo plazo a la contaminación del aire por partículas por encima de los niveles permitidos, según los estudios realizados en 124 ciudades europeas, sobre un total de 80 millones de habitantes. En las últimas décadas, la prevalencia del asma y las alergias, provocadas entre otros factores por la contaminación del aire, aumenta cada año.

4.6.1.1 Características de los principales contaminantes desde el punto de vista de la salud

A continuación se presentan los posibles efectos que puede tener sobre la salud la exposición a determinados contaminantes atmosféricos.

Material particulado atmosférico (MPA)

El material particulado atmosférico se define como las partículas sólidas y líquidas, excepto el agua pura, presentes en la atmósfera. Los principales parámetros que caracterizan el MPA son su distribución granulométrica y composición química. Ambos presentan una gran variabilidad en función de los mecanismos de formación, emisión y transporte e influyen considerablemente en el grado de impacto en la salud.

Basándose en la distribución granulométrica de las partículas, y teniendo en cuenta las limitaciones de las técnicas de medida y muestreo, así como sus efectos en la salud, se establece la siguiente clasificación granulométrica de amplia utilización: PTS (partículas totales en suspensión), PM₁₀, PM_{2.5} y PM₁ (partículas de diámetro aerodinámico equivalente o inferior a 10, 2,5 y 1 µm, respectivamente).

Respecto a la composición de las partículas, éstas se pueden clasificar en cuatro grandes grupos: compuestos secundarios, compuestos orgánicos, minerales y aerosol marino, y metales. Los compuestos secundarios, principalmente sulfatos y nitratos, son generalmente antropogénicos. Los compuestos de carbono se clasifican en dos grandes grupos: carbono elemental (EC) y carbono orgánico (OC). El grupo del carbono orgánico comprende una gran variedad de compuestos, tanto naturales como antropogénicos, entre los que destacan los hidrocarburos policíclicos aromáticos (PAHs) por su concentración en la atmósfera y por sus posibles efectos cancerígenos. Los compuestos minerales más abundantes en la atmósfera son de origen primario, tanto naturales (erosión, resuspensión y evaporación del aerosol marino) como antropogénicos (emisiones fugitivas de partículas relacionadas con actividades industriales como la minería, construcción, cementeras y combustión). Los metales se emiten como partículas primarias tanto por procesos naturales como por actividades antropogénicas tales como procesos de combustión o fundición.

Los compuestos secundarios (excepto una fracción de los nitratos), los compuestos orgánicos y los metales de origen antrópico se acumulan en la fracción inferior a 2,5 µm, mientras que los compuestos minerales (naturales o antropogénicos), el aerosol marino y los metales y compuestos orgánicos de origen natural están mayoritariamente en la fracción superior a 2,5 µm.

Los principales factores a tener en cuenta, respecto a los efectos que pueden tener las partículas en la salud, son el tamaño, pues del mismo depende su facilidad de penetración en las vías respiratorias, y la composición química, siendo éste un parámetro mucho más variable. La composición química de las partículas puede darles un carácter inerte, de toxicidad propia o incluso a veces, los componentes de las partículas pueden actuar de catalizadores en la transformación de unos contaminantes a otros.

Las partículas superiores a 5 µm de diámetro quedan retenidas en la cavidad nasal o en la mucosa de la tráquea. Las comprendidas entre 0,5 y 5 µm de diámetro pueden penetrar hasta las vías inferiores, depositándose en los bronquios y bronquiolos de donde son eliminadas a las pocas horas mediante expectoración por la acción del epitelio vibrátil cuyos cilios ayudan a este proceso o envían a estas partículas a la faringe y de ahí pueden pasar al estómago.

Las partículas de diámetro inferior a 0,5 µm son las que mayor riesgo representan, pues se depositan en los alvéolos pulmonares de donde es difícil que se expulsen al carecer éstos de cilios y mucosas. De este modo, pueden permanecer durante largos periodos de tiempo ejerciendo su acción tóxica provocando cuadros de bronquitis crónica caracterizados por flemas, exacerbación de catarras y dificultades respiratorias. Además, en los alvéolos también pueden ser atrapados por fagocitos y terminar en el torrente sanguíneo.

No obstante, el efecto final de las partículas depositadas en el sistema respiratorio depende, en gran medida, de su composición química, que puede dar lugar a efectos toxicológicos diversos, irritaciones, fibrosis, alveolitis, bronquiolitis, etc.

La concentración de este tipo de contaminantes a partir de la cual se producen efectos sobre la salud no es constante, puesto que las características físicas y químicas de las partículas, la presencia de otros contaminantes que pueden dar lugar a efectos sinérgicos, o las características del receptor (edad, fisiología, etc.) pueden hacer variar significativamente estos límites. No obstante, la exposición a concentraciones elevadas de partículas puede causar:

- Irritaciones de vías respiratorias y ojos
- Mayor incidencia y agravamiento de episodios asmáticos
- Mayor incidencia y agravamiento de enfermedades cardiovasculares
- Aumento de la morbilidad a largo plazo
- Aumento de la frecuencia de cáncer pulmonar a largo plazo

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

De los óxidos de nitrógeno, el NO₂ es el más tóxico, pudiendo presentar riesgos para la salud. Los problemas que ocasiona están relacionados con el sistema respiratorio; pueden producir irritación nasal, incomodidad respiratoria y dolores respiratorios agudos, aunque éstos precisan concentraciones superiores a las que se registran actualmente en la atmósfera [Morrow, 1984].

El NO₂ penetra en las más finas ramificaciones de las vías respiratorias. Según la concentración y duración de la exposición, su inhalación puede provocar cambios funcionales en el pulmón de individuos sanos como el aumento de la resistencia de las vías respiratorias. Esta situación se ve agravada en individuos asmáticos, que muestran una mayor reactividad bronquial ante la exposición al NO₂.

Estas reacciones podrían ser importantes, especialmente en sujetos con enfermedades respiratorias, cuando los contaminantes gaseosos actúan en combinación con partículas inhaladas.

Además de estas modificaciones en la función respiratoria, se le ha relacionado con un aumento de la reactividad bronquial y en los niños con un aumento de la sensibilidad de los bronquios a las infecciones microbianas.

La concentración de NO (monóxido de nitrógeno) presente en la atmósfera no se considera peligrosa para la salud; el problema se presenta cuando se oxida a dióxido de nitrógeno.

Ozono (O₃)

El ozono es un gas irritante, que puede tener repercusiones importantes para la salud humana. El aparato respiratorio es el principal perjudicado por su acción, siendo los primeros síntomas que se detectan tras una exposición al mismo: tos, dolor de cabeza, náuseas, dolores pectorales al inspirar profundamente y acortamiento de la respiración.

Existen ciertos grupos de población potencialmente más sensibles a la acción del ozono. Una sensibilidad mayor de la normal al ozono puede ser debida a numerosas causas, siendo las más importantes: la preexistencia de enfermedades respiratorias, la realización de ejercicio físico y la distinta genética existente entre la población. En personas asmáticas, se ha observado una mayor frecuencia de ataques de asma tras exposiciones a altos niveles de ozono. Los niños constituyen un importante grupo de riesgo por tener unos hábitos de ocio relacionados con el ejercicio físico y la actividad al aire libre. En general, esta población más sensible al ozono representa un 10% del total [Lippmann, 1989].

Dióxido de azufre (SO₂)

Existe una clara relación entre las enfermedades respiratorias del tracto superior y los niveles de SO₂. Su inhalación puede desencadenar un proceso de broncoconstricción transitoria en el tracto respiratorio superior. Se considera un irritante de mediana potencia del aparato respiratorio, aunque a concentraciones muy elevadas es fuertemente irritante, aumentando su peligrosidad si se encuentra en combinación con otros contaminantes y con la humedad.

Según la concentración y duración de la exposición, puede provocar irritación en los ojos y problemas respiratorios, acentuándose el riesgo en personas asmáticas.

Tiene la posibilidad de transformarse en ácido sulfúrico en los órganos respiratorios internos, si penetra en ellos en forma de aerosol, pudiendo afectar a todo el tracto respiratorio así como a la conjuntiva. Algunas partículas como las de ácido sulfúrico son higroscópicas. Estas partículas incorporan agua, se expanden en el aparato respiratorio y se depositan en los pulmones durante largos periodos de tiempo.

La inhalación del SO₂ puede originar edema pulmonar, reacciones asmáticas, espasmos, parada respiratoria e incluso la muerte. La exposición prolongada puede causar asma.

Ácido sulfhídrico (SH₂)

Al igual que ocurre con el resto de contaminantes citados, el aparato respiratorio es el principal afectado por la acción del ácido sulfhídrico en la atmósfera.

Éste se empieza a detectar por el olfato humano a concentraciones mucho más bajas de las que pueden tener efectos nocivos para la salud. Tiene olor a huevos podridos incluso a bajas concentraciones. A niveles bajos de concentración los efectos que provoca su inhalación son: irritación de ojos, nariz y garganta. Niveles medios pueden causar dolor de cabeza, mareos, náuseas y vómitos, tos y dificultades respiratorias. Niveles altos causan shock, convulsiones, coma y en última instancia pueden provocar la muerte.

Monóxido de carbono (CO)

La inhalación de monóxido de carbono puede llegar a ser muy perjudicial para la salud, pues se combina con la hemoglobina de la sangre, formando la carboxihemoglobina, que desplaza al oxígeno e impide la formación de oxihemoglobina. Esta circunstancia se debe a que la afinidad de la hemoglobina por el CO es 250 veces superior a la que presenta por el oxígeno. Esta situación puede provocar, si la saturación no sobrepasa el 10%, trastornos psicomotores que se manifiestan como síntomas de cansancio, cefaleas y alteraciones de la coordinación. Por encima del 10% se pueden producir alteraciones más graves, incluso la muerte. Cuando la saturación es inferior al 5%, se producen alteraciones de la función cardíaca y pulmonar. La carboxihemoglobina formada es reconvertida espontáneamente en un 50% a oxihemoglobina en un periodo de 3 a 4 horas.

Benceno

Según la concentración y duración de la exposición, la inhalación de vapores de benceno puede provocar trastornos en el sistema nervioso central que se manifiestan en náuseas (mareos), dolores de cabeza, náuseas, somnolencia, perturbaciones psíquicas con estados de excitación y convulsión que finalizan en desvanecimiento y parálisis del centro respiratorio. La exposición prolongada o repetida puede afectar a la médula ósea y al sistema inmunológico. El benceno es carcinógeno para los seres humanos y causa desórdenes sanguíneos como la leucemia.

Metales

Los metales tóxicos presentes en el aire, principalmente plomo, arsénico, cadmio y níquel, representan una amenaza para la salud humana cuando se inhalan en cantidades suficientes debido a la tendencia que presenta el organismo a su acumulación. Los compuestos inorgánicos atmosféricos de estos metales son absorbidos por los humanos, principalmente a través del sistema respiratorio. En el caso del plomo, alcanza el torrente sanguíneo aproximadamente el 35% del plomo inhalado por los pulmones. Una vez incorporado a la corriente sanguínea, una parte se almacena en los huesos y otra se expulsa por la orina, en una continua fase de renovación en el organismo. A partir de ciertas cantidades puede producir efectos adversos en el comportamiento, sobre todo a los niños, afectando al desarrollo cognitivo, y puede llegar a ser causa de anomalías en los fetos de madres gestantes. Los adultos, por lo general, son menos sensibles a los efectos del plomo, pero una acumulación excesiva en el organismo puede producir daños irreversibles en el sistema nervioso.

La exposición de corta duración al arsénico irrita los ojos, la piel y el tracto respiratorio. Puede causar efectos en el sistema circulatorio, sistema nervioso, riñón y tracto gastrointestinal, dando lugar a convulsiones, alteraciones renales, graves hemorragias, pérdida de fluidos y electrolitos, shock y muerte. La exposición puede producir la muerte. Los efectos pueden aparecer de forma no inmediata. La exposición prolongada o repetida puede afectar a las membranas mucosas, piel, riñón e hígado, dando lugar a neuropatías, desórdenes en la pigmentación, perforación del tabique nasal y alteraciones tisulares. La sustancia es carcinógena para los seres humanos.

La exposición de corta duración al cadmio irrita los ojos y el tracto respiratorio. La inhalación del humo puede originar edema pulmonar y fiebre de los humos metálicos. Los efectos pueden aparecer de forma no inmediata. Los efectos de una exposición prolongada o repetida pueden afectar a los pulmones y, una vez en la sangre, al riñón, dando lugar a una proteinuria y a una disfunción del riñón. Esta sustancia es probablemente carcinógena para los seres humanos.

La inhalación durante cortos periodos de tiempo de partículas de níquel puede originar neumonitis. La exposición a una inhalación prolongada o repetida puede originar asma. La sustancia puede afectar a la cavidad nasal, dando lugar a inflamaciones y ulceraciones. Así mismo, los pulmones pueden resultar afectados.

4.6.1.2 Grupos de población vulnerables

Los grupos de población más vulnerables a las afecciones causadas por los contaminantes atmosféricos son los niños, las personas mayores de 65 años, las personas con enfermedades cardíacas o respiratorias y las mujeres embarazadas.

Según la Encuesta Nacional de Salud del año 2006 del Instituto Nacional de Estadística (INE), en Andalucía se tienen los siguientes porcentajes de población con enfermedades crónicas respiratorias:

Tabla 4.10 Porcentajes de población con enfermedad crónica respiratoria diagnosticada en Andalucía (INE, 2006)

EDAD DE LA POBLACIÓN	ENFERMEDAD CRÓNICA RESPIRATORIA DIAGNOSTICADA (%)		
	ASMA	ALERGIA	BRONQUITIS
0 a 15 años	6,13	13,19	NS
16 o más	4,77	12,11	5,11

Por otra parte, según el informe sobre la situación actual de la salud y sus determinantes en la Provincia de Cádiz, realizado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en el año 2004, en el que se incluye información de toda la Comunidad Autónoma, en Andalucía un 4,79% de la población adulta padece trastornos cardíacos.

Además, en la zona de Málaga y Costa del Sol se dan las siguientes circunstancias específicas, según datos del IEA del año 2007:

Tabla 4.11 Grupos vulnerables de población en la Costa del Sol

GRUPOS DE POBLACIÓN VULNERABLES	Nº HABITANTES
Niños (0-14 años) 2007	177732
Mujeres embarazadas ⁽¹⁾	13940
Mayores de 65 años	149158
TOTAL	340830

(1) Estimación basada en las cifras de nacimientos del año 2007

4.6.2 PATRIMONIO NATURAL

Las plantas muestran una especial sensibilidad a la mayor parte de los contaminantes del aire, y sufren daños significativos a concentraciones mucho más bajas que las necesarias para causar efectos perjudiciales sobre la salud humana y animal.

Es muy difícil establecer valores límite de la contaminación atmosférica a partir de los cuales los efectos negativos se empiezan a manifestar, ya que estos dependen de la constitución de la planta y de la especie de que se trate, es decir, hay una especificidad de respuesta.

Las partículas, provocan una reducción de la actividad fotosintética de las plantas, pues reducen la cantidad de energía luminosa disponible al provocar el ennegrecimiento de las hojas sobre las que se depositan. Además, pueden obturar los orificios de los estomas, a través de los cuales las plantas intercambian gases con la atmósfera.

Por otra parte, los efectos producidos por la contaminación atmosférica se pueden manifestar por la alteración de diversos mecanismos vitales de las plantas. Así, las funciones metabólicas y los tejidos vegetales se pueden ver afectados como consecuencia de la acción de gases como el anhídrido sulfuroso, el monóxido de carbono y los compuestos de flúor. Los daños causados se manifiestan en forma de necrosis foliar en áreas localizadas que presentan un color marrón-rojizo-blanco, de clorosis, adquiriendo el tejido una coloración verde pálida o amarilla, o por la aparición de manchas puntuales necróticas. Si la acción del contaminante es muy fuerte puede llegar a paralizar el crecimiento de la planta.

Los daños producidos por el SO₂ a las plantas obedecen a la exposición a altas concentraciones durante periodos cortos; o por la exposición a concentraciones relativamente bajas durante largos periodos. En el caso de procesos agudos de exposición se producen manchas en las hojas que pueden desembocar en necrosis de los tejidos. En los casos crónicos, las hojas adoptan una coloración amarillo-rojiza. Especies muy sensibles a este contaminantes son musgos, líquenes, coníferas y herbáceas.

Por otra parte, aunque las especies vegetales son en general poco sensibles al CO, concentraciones superiores a 150 mg/m³ pueden ocasionar trastornos en el intercambio de gases, con caída de las hojas, que pueden dar lugar a la muerte de la planta.

El flúor y sus derivados son contaminantes del aire que se caracterizan por ser tóxicos en general para las plantas a muy pequeñas concentraciones. La sensibilidad de las plantas a la acción del flúor varía, como en el caso del SO₂, según las especies y las condiciones del medio, siendo especialmente sensibles a este contaminante las viñas y las plantaciones frutales, especialmente las de frutos con hueso (como el melocotón o durazno). En el medio forestal, las resinosas son las especies más sensibles al flúor, ya que al tener hojas perennes y tener el flúor un efecto acumulativo sobre los tejidos, se va almacenando hasta sobrepasar los umbrales de toxicidad, lo que da lugar a la aparición de necrosis que pueden llegar a producir la muerte de grandes masas forestales.

Entre los óxidos de nitrógeno, sólo el NO₂ es tóxico para las plantas a pequeñas concentraciones y largo tiempo de exposición. Los daños se manifiestan por la aparición de necrosis y clorosis de color negro o marrón rojizo en las hojas. Los sinergismos de NO₂ y SO₂ provocan a bajas concentraciones alteraciones en la vegetación. Este hecho se ha observado en las zonas urbanas.

La contaminación atmosférica fotoquímica produce daños en la vegetación a concentraciones que ya se están alcanzando en algunas ciudades. El ozono es uno de los principales causantes de estos daños. Las lesiones producidas por el ozono se manifiestan como manchas blancas o punteados claros sobre el haz de las hojas.

En la Costa del Sol existen espacios con elevado valor ambiental que cuentan con distintos regímenes de protección que garantizan la preservación de sus características naturales.

Tabla 4.12 Espacios Naturales Protegidos en la zona de Málaga y Costa del Sol

FIGURA DE PROTECCIÓN	DENOMINACIÓN	MUNICIPIOS
Parque Natural	Montes de Málaga	Málaga
Paraje Natural, ZEPA, LIC	Sierra Crestellina	Casares
	Sª Bermeja y Real	Casares y Estepona
	Sierra Blanca	Marbella
Paraje Natural	Los Reales de Sierra Bermeja	Casares, Estepona
	Desembocadura del Río Guadalhorce	Málaga
Monumento Natural	Dunas de Artola o Cabopino	Marbella

LIC: Lugar de Importancia Comunitaria. ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves

Entre los espacios citados, merece especial mención el Parque Natural Montes de Málaga, que forma parte de una cadena montañosa con relieves poco acentuados, y que discurre paralela a la costa mediterránea, a unos 15 km de ella, al norte de la ciudad de Málaga. El origen de este Parque lo constituyen las repoblaciones hidrológico-forestales de pinares que se realizaron en la cuenca del río Guadalmedina para evitar las inundaciones que Málaga viene sufriendo durante varios siglos.

El parque ocupa un total de 4.996 ha, y está situado en los términos municipales de Casabermeja, Colmenar y Málaga. Su cercanía a la ciudad de Málaga, así como su interés paisajístico, le otorgan gran importancia como lugar de esparcimiento alternativo para el turismo de la Costa del Sol.

El Paraje Natural Sierra Crestellina, que se localiza en el municipio de Casares (Málaga), es además ZEPA y LIC. Tiene una superficie de 477,50 ha y se caracteriza por la presencia de especies de flora en peligro de extinción y por su elevada importancia faunística.

El Paraje Natural Los Reales de Sierra Bermeja, tiene una superficie de 1.236 ha. Se localiza en los municipios de Casares, Estepona y Genalguacil de la provincia de Málaga. Este paraje es de elevado interés en cuanto a su flora, existiendo muchas especies endémicas entre las que destaca el Pinsapo. También tiene interés geológico-petrológico.

El Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce está situado en las cercanías de la ciudad de Málaga, ocupa una superficie de unas 67 ha entre los dos brazos del río Guadalhorce, sobre el área deltaica de su desembocadura. Su origen es artificial, ya que los humedales naturales han desaparecido, y posteriormente se han desarrollado ambientes palustres en graveras abandonadas cuyo mayor interés es su función como hábitats para una abundante y variada avifauna, al presentar una situación estratégica en la costa andaluza para las rutas migratorias.

La Costa del Sol cuenta también con el Monumento Natural Dunas de Artola o Cabopino, que se localiza en Marbella, tiene 192.715 m² y está formado por sistemas de dunas fósiles y móviles que conforman un enclave natural en un entorno profundamente transformado como es la costa marbellí.

Además de los mencionados, la zona cuenta con humedales como la Laguna de los Prados, enmarcada en la cuenca hidrográfica del río Guadalhorce.

Existen otros Lugares de Importancia Comunitaria como son Sierra Blanca (destacan sus especies arbustivas y coníferas), Sierra Bermeja y Real (en este caso se habla de un sistema forestal natural formado sobre todo por zonas arbustivas, brezales, bosques de coníferas y bosques esclerófilos, además de ser un gran refugio para aves en especial el Águila Imperial y el Águila Real).

4.6.3 PATRIMONIO CULTURAL

Además de afectar a la salud de las personas y al medio ambiente, la contaminación atmosférica también puede dañar edificaciones, monumentos, estatuas al aire libre, así como a muchas otras estructuras. Los contaminantes atmosféricos deterioran materiales tales como la piedra arenisca, piedra caliza o mortero, entre otros. La lluvia ácida disuelve las piedras y origina grietas sobre edificaciones.

Las partículas provocan alteraciones estéticas a causa de su deposición sobre los materiales, en muchos casos la composición química de las partículas depositadas acelera los procesos de corrosión, debido a que favorecen la presencia de humedad en los materiales y facilitan la formación de ácidos.

La presencia de SO₂ y NO_x en la atmósfera da lugar a la formación de ácidos que reaccionan con el carbonato cálcico de la piedra que se degrada generando sales solubles de calcio que se convierten en costras blanquecinas inicialmente y luego negruzcas. Dichas costras alteran la estabilidad y estética del material lítico.

La reparación de estos daños, en particular la reparación de estructuras históricas, puede ser bastante costosa.

El SO₂ también origina corrosión metálica debida fundamentalmente a la formación de ácido sulfúrico o sulfuroso, especialmente en ambiente húmedo y a temperaturas ambientales cálidas. Así mismo, deteriora las fibras sintéticas y los plásticos en general.

La catalogación de determinados bienes inmuebles como Bien de Interés Cultural (BIC), integrados en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, regulado en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, dota a los mismos de un régimen especial de protección.

La Zona de Málaga y Costa del Sol cuenta con un amplio legado cultural que debe ser protegido de la contaminación atmosférica a fin de minimizar los posibles efectos descritos.

La ciudad de Málaga cuenta con un variado patrimonio arquitectónico y arqueológico. Los principales monumentos están situados en el monte Gibralfaro y sus inmediaciones. De la Málaga musulmana se conserva el castillo que corona el monte. A los pies de Gibralfaro se encuentran la Alcazaba, palacio-fortaleza nazarí, y el teatro romano, construido en el siglo I d.C. Además existen en Málaga ejemplos de arquitectura religiosa de diversos estilos; las más antiguas que se conservan datan de los años posteriores a la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos. La ciudad también cuenta con dos conjuntos arqueológicos; el yacimiento del Cerro del Villar que ha puesto al descubierto una ciudad fenicia de grandes proporciones y una serie de abundantes abrigos y cuevas donde han aparecido restos preneandertales, neandertales, cromañones y de grupos del neolítico y calcolítico.

Incluyendo los mencionados, la zona cuenta con un total de 166 inmuebles declarados BIC. Entre ellos se encuentran jardines históricos, monumentos, yacimientos arqueológicos, villas y termas romanas, castillos, numerosas torres, cuevas como la de Pecho Redondo, y Fuertes como el de San Luis, por citar algunos ejemplos.

5 EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

5.1 TÉCNICAS DE MEDIDA

Los distintos métodos de evaluación de la calidad del aire ambiente que establece la normativa vigente son las mediciones fijas, mediciones indicativas, modelización y estimaciones objetivas.

En la zona de estudio, se han empleado principalmente las mediciones fijas, aunque se ha complementado con mediciones indicativas mediante muestreos con captadores difusivos y campañas de medidas de la Unidad Móvil de Calidad del Aire.

5.1.1 MEDICIONES FIJAS

Como mediciones fijas, se entiende todas aquellas medidas realizadas en emplazamientos fijos, bien de forma continuada, bien mediante un muestreo aleatorio, con el propósito de determinar los niveles de conformidad con los objetivos de calidad de los datos.

La Comunidad Autónoma andaluza cuenta con una red de estaciones fijas que permite realizar un seguimiento de los niveles de los más importantes contaminantes atmosféricos en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad del territorio andaluz.

La Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, establece que la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire estará coordinada por la Consejería competente en materia de medio ambiente. A su vez, ésta estará integrada por todos los sistemas de evaluación instalados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía de acuerdo con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

Entre las principales funciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía se encuentran:

- Determinación del estado de la calidad del aire y el grado de cumplimiento de límites con respecto a los valores que establezca la legislación vigente
- Observación de la evolución de contaminantes en el tiempo
- Detección rápida de posibles situaciones de alerta o emergencia, así como seguimiento de la evolución de la concentración de contaminantes
- Informar a la población sobre la calidad del aire
- Aportar información para el desarrollo de modelos de predicción
- Proporcionar datos para la formulación, en su caso de Planes de Mejora de la Calidad del Aire
- Intercambio de información de la Administración Autonómica con la Estatal y Comunitaria

La Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía nace con la entrada en vigor de la Ley 7/1994 de Protección ambiental y su desarrollo mediante el Decreto 74/1996, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire, aunque con anterioridad ya existían estaciones de medida en algunos puntos del territorio andaluz.

En la Tabla 5.1 se muestra la topología de la red para el periodo de evaluación considerado (2003-2010) y para la zona que abarca el ámbito de aplicación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

Tabla 5.1 Estaciones de la RVCCAA

ESTACIONES DE LA RVCCAA						
ESTACIÓN	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO FUENTE	TIPO ZONA	COORDENADAS	
					UTMx	UTMy
Carranque	Málaga	Málaga	Urbana	Fondo	370845	4064954
El Atabal	Málaga	Málaga	Suburbana	Fondo	369251	4066079
Campanillas	Málaga	Málaga	Suburbana	Industrial	360727	4066024
Marbella	Málaga	Marbella	Suburbana	Fondo	322789	4041233

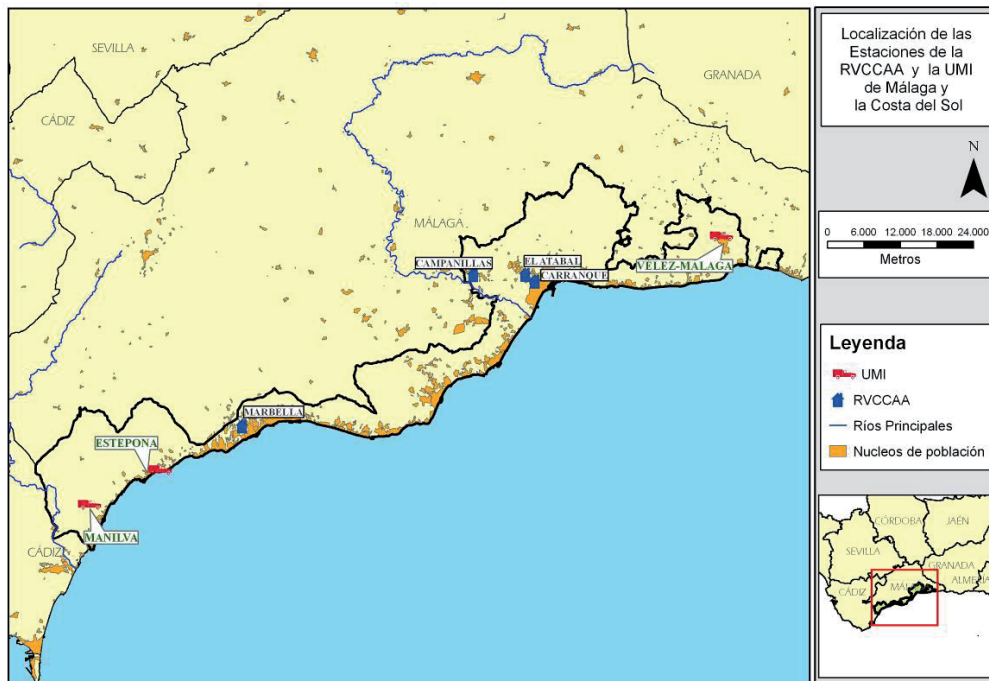


Figura 5.1 Estaciones de la RVCCAA ubicadas en la zona de Málaga y Costa del Sol

Tabla 5.2 Topología de las estaciones

TOPOLOGÍA DE LAS ESTACIONES														
ESTACION	MUNICIPIO	SO ₂	CO	O ₃	NO	NO ₂	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	TOL	BCN	PXY	EBCN	METEOROLOGÍA
Carranque	Málaga	o	o	o	o	o	o	o		o	o	o		
El Atabal	Málaga	o	o	o	o	o	o	o						o
Campanillas*	Málaga	o	o	o	o	o	o	o	o					
Marbella	Marbella	o	o	o	o	o	o	o						o

*La estación de Campanillas se dio de alta a finales de septiembre del año 2008.

5.1.2 MEDICIONES INDICATIVAS

Son aquellas mediciones que cumplen objetivos de calidad de los datos menos estrictos que los exigidos para las mediciones fijas, en cuanto a la incertidumbre de la medida, la recogida mínima de datos y la cobertura mínima temporal.

Dentro de las mediciones indicativas que sirven de apoyo a los datos de las RVCCAA, se encuentran:

- Campañas de Unidades móviles de Calidad del Aire
- Red de muestreo de partículas con captadores gravimétricos
- Red de benceno-tolueno-etilbenceno-xilenos (BTEX) con captadores difusivos
- Campañas de Captadores Difusivos

5.1.2.1 Unidad Móvil de Calidad del Aire

La Unidad Móvil de Calidad del Aire (UMI), presta apoyo a la RVCCAA, ya que permite controlar zonas donde no hay unidades de medición fijas o que están alejadas de núcleos urbanos, así como responder a denuncias formuladas por la ciudadanía.

Las campañas realizadas por la UMI cuyo fin sea evaluar la calidad del aire, se distribuyen por lo general, en dos campañas de cuatro semanas cada una, repartidas a lo largo del año de manera que sea representativa de las diversas condiciones climáticas y de tráfico. Con ello, se cumple los criterios establecidos en la Directiva 2008/50/CE, sobre los objetivos de calidad de datos para medición indicativa para distintos contaminantes (90% de captura mínima de datos y 14% de periodicidad mínima).

En la tabla siguiente se muestra las campañas realizadas en la zona de Málaga y Costa del Sol, junto con los contaminantes muestreados en cada una de ellas:

Tabla 5.3 Campañas realizadas por la UMI en la zona de Málaga y Costa del Sol en el periodo de estudio

CAMPAÑAS REALIZADAS POR LA UMI EN LA ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL					
Nº CAMPAÑA	PROVINCIA	LOCALIDAD	FECHA INICIO	FECHA FIN	CONTAMINANTES MUESTREADOS
I-003-05	Málaga	Manilva	16/02/04	16/03/05	
I-020-06	Málaga	Vélez-Málaga	18/09/06	16/10/06	O ₃ , CO, SO ₂ , NO ₂ , NO _x , PM ₁₀
I-002-07	Málaga	Estepona	09/01/07	06/02/07	O ₃ , CO, SO ₂ , PM ₁₀
I-009-07	Málaga		16/05/07	03/07/07	
I-006-08	Málaga	Vélez-Málaga	02/04/08	05/05/08	O ₃ , CO, SO ₂ , NO ₂ , NO _x , PM ₁₀

5.1.2.2 Red de muestreo de partículas con captadores gravimétricos

Con objeto de reforzar la vigilancia y el control de las partículas, tanto de las PM₁₀, como de las PM_{2.5}, desde el 2006 hay instalados una serie de captadores gravimétricos en determinadas estaciones de la RVCCAA, con objeto de disponer de mediciones de partículas en paralelos basados en el método de atenuación de la radiación beta y el gravimétrico.

Además, el uso de estos equipos permite:

- Factores de corrección entre el método de referencia por el de gravimetría y el de medición por radiación beta
- Medición y evaluación con el método de referencia
- Determinación química de los metales para los que la normativa establece valores límite y objetivo, además de otros muchos
- Determinación de otras especies químicas como aniones, cationes solubles y elementos mayores que permiten identificar las principales fuentes de emisión responsables ó el origen de la contaminación
- Determinación de determinados de los principales Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos considerados como los responsables precursores del ozono

En la zona de Málaga y Costa del Sol hay un captador gravimétrico, que se encuentra ubicado en la estación de Carranque.

5.1.2.3 Red de BTEX con captadores difusivos

El objetivo de esta red es cumplimentar la información suministrada por los equipos automáticos de la RVCCAA con respecto a los datos de concentración ambiente de benceno, tolueno, xilenos y etilbenceno. Se aprovecha la infraestructura existente con las estaciones de medida para realizar muestreos mensuales mediante captadores difusivos, permitiendo realizar así una evaluación de contaminantes precursores de ozono troposférico y comprobación de los niveles de benceno medidos con dos técnicas de medida diferentes.

Las estaciones de la RVCCAA de la zona de Málaga y Costa del Sol en la cuáles hay ubicados captadores difusivos de BTEX son Carranque, El Atabal y Marbella.

5.1.2.4 Otras campañas realizadas en Málaga y Costa del Sol con captadores difusivos

En el año 2005, se inicia una campaña de captadores difusivos en Málaga, a fin de determinar la optimización del diseño de las Redes de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire, con un total de 22 ubicaciones, en las que se mide dióxido de nitrógeno y ozono. La campaña consta de cuatro periodos quincenales, distribuidos entre el 6 de junio de 2005 y el 3 de mayo de 2006. En el caso del ozono, sólo se realizaron medidas en los dos primeros periodos.

En el año 2008 se realiza una campaña de captadores difusivos en los municipios de Estepona, Mijas, Fuengirola, Benalmádena, Torremolinos y Vélez-Málaga. Esta campaña consta de seis periodos mensuales que se distribuyen entre el 9 de enero y el 7 de octubre, donde se muestrean NO₂, NO_x, SO₂, O₃, y BTEX, colocándose en cada uno de los municipios 8 captadores difusivos para la medida de cada contaminante.

5.2 CONCENTRACIONES OBSERVADAS

En este apartado se realiza una valoración para el periodo evaluado (2003-2008) de los datos registrados por las diferentes técnicas de medidas. Se comenta asimismo, los datos desde el punto de vista de cumplimiento de los valores límites, objetivos y umbrales con respecto a la legislación vigente y de futura aplicación.

5.2.1 MEDICIONES FIJAS

5.2.1.1 Dióxido de azufre (SO₂)

Los valores registrados muestran que no se supera ninguno de los valores límites establecidos en la legislación para este contaminante durante el periodo evaluado.

Con objeto de realizar una evolución de los datos, se han evaluado los siguientes valores de referencia:

- Valores superiores a los valores horarios (100 y 150 µg/m³)
- Valores superiores al valor diario (75 µg/m³)

No obstante en este caso, para ninguno de los valores estadísticos evaluados se ha registrado superación en las estaciones de la zona de Málaga y Costa del Sol, lo que resalta los bajos niveles de SO₂ muestreados en la zona evaluada.

5.2.1.2 Dióxido de nitrógeno (NO₂)

En la gráfica siguiente se muestra la evolución de la concentración media anual respecto al valor de dióxido de nitrógeno registrado en las estaciones de la zona de Málaga y Costa del Sol.

En la franja naranja se encuentran los valores inferiores al valor límite anual establecido, 40 µg/m³, como fecha de cumplimiento para el 2010, mientras que en la franja azul, están los valores que se hayan entre el valor límite (VL) y el margen de tolerancia (Mdt) correspondiente a cada año.

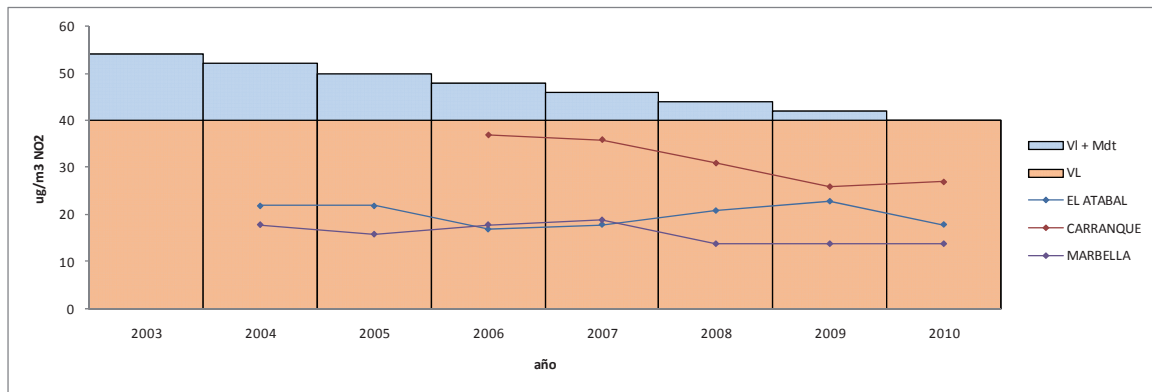


Figura 5.2 Evolución media anual de dióxido de nitrógeno para el periodo 2003-2010 en la zona de Málaga y Costa del Sol

Los valores registrados muestran que no se ha registrado superación del valor límite anual para ninguna de las estaciones.

En relación al valor límite horario, se observa que en la estación de Carranque, se produce una única superación en el año 2008 y en la estación de El Atabal se producen tres superaciones en el año 2009, quedando muy lejos de superar ambas estaciones las 18 ocasiones permitidas por año civil establecidas en la legislación.

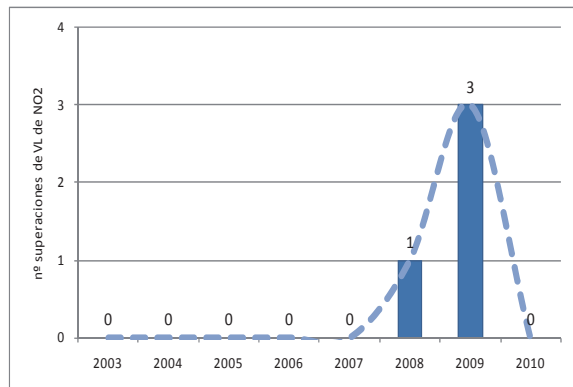
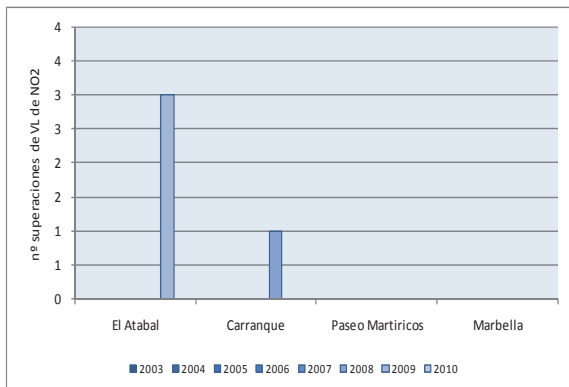


Figura 5.3 Evolución del número de superaciones (2003-2010) del valor límite horario de NO₂ sin tener en cuenta el margen de tolerancia en la zona de Málaga y Costa del Sol

5.2.1.3 Partículas menores de diez micras (PM₁₀)

Los valores límite de partículas menores de diez micras (PM₁₀) de la legislación vigente se refieren a mediciones realizadas por el método gravimétrico (método de referencia). En los casos que se utilice otro método, como es el caso de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía (las mediciones de PM₁₀ se realizan por el método automático de atenuación de la radiación beta) los resultados deberán corregirse por un factor para producir resultados equivalentes a los que se habrían obtenido con el método de referencia. Estos factores se obtienen después de diversos estudios a lo largo del año.

Por otro lado, existen casos en que el incumplimiento de los valores límite puede ser descontado cuando se sobrepasen por la influencia de fenómenos naturales como pueden ser (según la Directiva 2008/50/CE): “las erupciones volcánicas, actividades sísmicas, actividades geotérmicas, o los incendios de zonas silvestres, los fuertes vientos o la resuspensión atmosférica o el transporte de partículas naturales procedentes de regiones áridas”.

En Andalucía, de los episodios naturales evaluados, el que tiene una mayor repercusión en los niveles de PM₁₀ son los episodios de aporte de partículas procedentes del continente africano.

Los resultados de PM₁₀, que a continuación se muestran en la Figura 5.4, han sido corregidos por el factor correspondiente. Asimismo se ha tenido en cuenta la metodología desarrollada por el Instituto de Ciencias de la Tierra, CSIC, Universidad Nova de Lisboa, INM-Izaña y Ciemat, para identificar episodios altos y superaciones de los valores límites diarios de PM₁₀, causados por aportes africanos, así como, para la asignación de causas antropogénicas o naturales a tales superaciones.

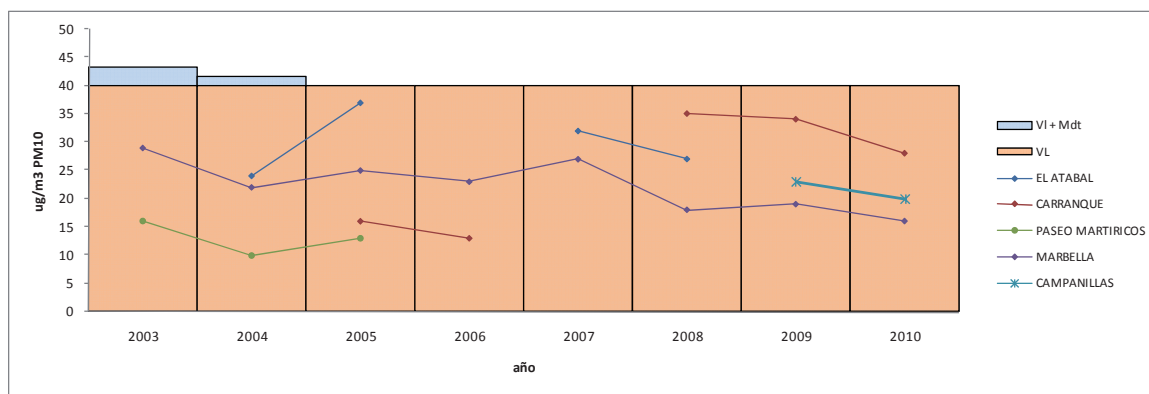
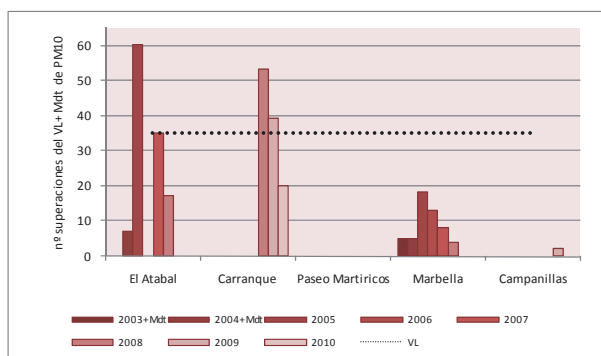


Figura 5.4 Evolución media anual de PM₁₀ para el periodo 2003-2010 en la zona de Málaga y Costa del Sol

Superaciones del Valor límite diario para las estaciones de la zona de Málaga y Costa del Sol



Valor límite diario máx. registrado por año en las distintas estaciones de la zona de Málaga y Costa del Sol

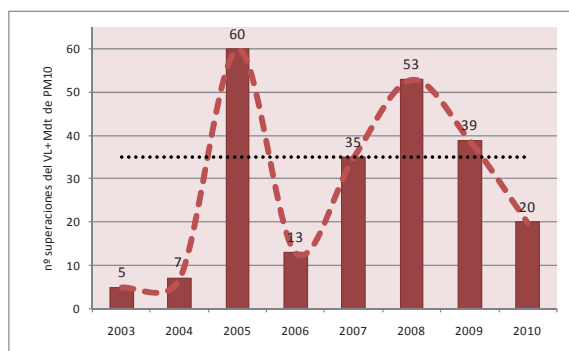


Figura 5.5 Evolución del número de superaciones (2003-2010) del valor límite diario de PM₁₀

Los datos registrados, mediante los sensores ubicados en las diferentes estaciones pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire (RVCCA) en Málaga y Costa del Sol, muestran que no se ha superado el valor límite anual en periodo estudiado.

En relación al valor límite diario, se observa que se supera en el año 2005 en la estación de El Atabal y los años 2008 y 2009 en la estación de Carranque, habiéndose calculado en el año 2008 para esta estación las superaciones con el percentil 90,4.

Se aprecia un descenso en las concentraciones desde el año 2008, no habiéndose sobrepasado el valor límite en ninguna estación durante el año 2010.

5.2.1.4 Benceno (C₆H₆)

Los valores registrados en estos años indican que no se ha superado el valor límite para la protección de la salud humana (5 µg/m³ por año civil). Hay que indicar que el benceno presenta un margen de tolerancia que va disminuyendo cada año. De esta forma, en el año 2005 dicho margen es de 5 µg/m³, en 2006 pasa a ser 4 µg/m³ y así sucesivamente hasta que el cumplimiento de este valor límite se verifique a partir del año 2010.

A continuación se muestra el análisis de los datos medios anuales registrados de benceno mediante el sensor automático ubicado en la estación de Carranque, en la cual se están controlando dichos niveles desde el año 2006. EL año 2009 no ha podido ser evaluado por no tener el % datos válidos requerido.

Tabla 5.4 Valores medios anuales de benceno (µg/m³) medidos por el método automático para el periodo (2006-2010) en la estación de Carranque

VALORES MEDIOS ANUALES DE BENCENO (µg/m ³)					
ESTACIONES	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Carranque	0,15	0,28	0,25	-	0,21

5.2.1.5 Ozono (O₃)

Tal como es bien conocido, el ozono es un contaminante secundario que se forma a partir de una serie de contaminantes precursores cuando se da un nivel de insolación suficiente. Por otro parte, su destrucción depende de la presencia en el aire de otras sustancias. Todo ello hace que los niveles de este contaminante en el aire dependan de muchos factores que le dan cierta peculiaridad.

En ninguna de las estaciones de la zona de Málaga y Costa del Sol se han registrado superaciones del umbral de información ni del umbral de alerta a la población para el ozono, durante el periodo evaluado.

5.2.1.6 Monóxido de Carbono (CO)

Los datos registrados no indican superación del valor límite para la protección de la salud humana (media de ocho horas máxima registrada en un día superior a 10.000 µg/m³).

Con objeto de realizar un estudio comparativo de los niveles registrados de monóxido de carbono en la zona, se representan (ver Figura 5.6) las medias anuales, observándose en general poca diferencia entre las concentraciones registradas en las distintas estaciones.

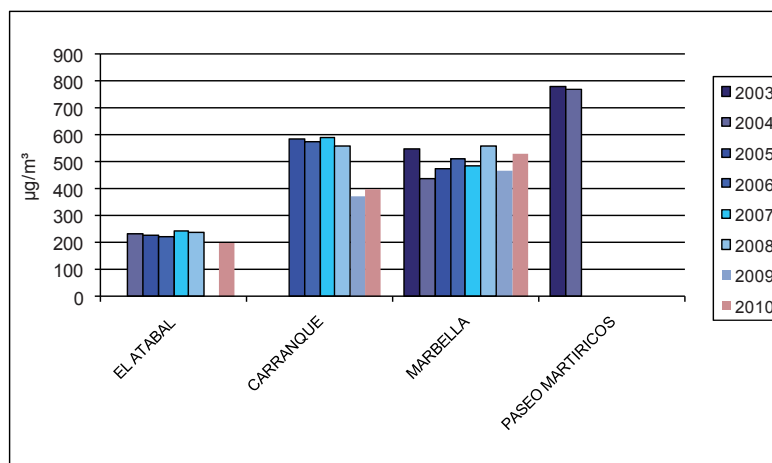


Figura 5.6 Concentración media anual de CO (µg/m³) en el periodo 2003-2010 en la zona de Málaga y Costa del Sol

5.2.2 MEDICIONES INDICATIVAS

En la Directiva 2008/50/CE, se define mediciones indicativas, como aquellas mediciones que cumplen objetivos de calidad de los datos menos estrictos que los exigidos para las mediciones fijas.

A continuación se muestran los resultados obtenidos con dichas mediciones en la zona de Málaga y Costa del Sol.

5.2.2.1 Campañas de unidades móviles

Los datos de las campañas realizadas por la Unidad Móvil de Calidad del Aire (UMI) en la zona de Málaga y Costa del Sol, indicaron que en los muestreos realizados, para el periodo evaluado, de ozono, monóxido de carbono, dióxido de azufre y dióxido de nitrógeno, para el periodo evaluado, no muestran rebasamiento alguno de los valores límites legislados para estos contaminantes. Con respecto al ozono, tampoco se registraron superaciones de ninguno de los umbrales legislados.

Con respecto a las PM₁₀ se detectaron superaciones del valor límite para el promedio diario para la protección de la salud humana, en concreto, se obtuvieron valores del percentil 90,4 superiores a 50 en las dos campañas realizadas en la localidad de Vélez-Málaga

El valor medio anual también quedó por debajo del límite permitido (40 µg/m³) en todas la campañas realizadas, exceptuando la campaña realizada en 2006 en Vélez-Málaga, donde se registró un valor medio de 59,2 µg/m³, aunque al no cumplir los criterios de agregación de datos para el cálculo de la media anual sólo se da ese valor con carácter informativo.

Tabla 5.5 Valores medidos y percentil 90,4 de PM₁₀ registrados por la unidad móvil en las campañas de la zona de Málaga y Costa del Sol

VALORES MEDIOS Y NÚMERO DE SUPERACIONES DE PM ₁₀ REGISTRADOS POR LA UNIDAD MOVIL				
LOCALIDAD	FECHA MUESTREO	Nº DÍAS DE MUESTREO	(*) (VALORES MEDIOS µg/m³)	(*) Percentil 90,4
Estepona	09/01/07-06/02/07	28	30,3	40
	16/05/07-03/07/07	48	28,8	
Vélez Málaga	18/09/06-16/10/06	28	59,2	85
	02/04/08-05/05/08	33	24,5	56
Manilva	16/02/05-16/03/05	29	27	44

5.2.2.2 (*) Datos sin descuento debido al aporte de intrusión sahariana. Para ver una estimación de dicha contribución ir al apartado 5.3.

5.2.2.3 Red de muestreo de partículas con captadores gravimétricos

Entre las diversas aplicaciones que se le da al uso de captadores gravimétricos de partículas, se encuentra:

- Determinación química de metales y otras especies química como aniones, cationes solubles y elementos mayores

Los resultados de estos ensayos, realizados para los muestreos obtenidos en la zona de Málaga y Costa del Sol, se describen con detalle en el Apartado 5.4, de Caracterización del material particulado.

- Determinación de los principales Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (HAP), responsables precursores del ozono

Este tipo de análisis se inició en el 2008 y los datos mostraron valores muy bajos, muy inferiores a los valores objetivos descritos en el Real Decreto 812/2007.

5.2.2.4 Red de benceno-tolueno-etilbenceno-xilenos (BTEX) con captadores difusivos

Desde el 2006, se están realizando muestreos con captadores difusivos ubicados en una serie de estaciones repartidas por toda la Comunidad Autónoma. Dichos muestreos tienen una periodicidad mensual, por lo que a final de cada año se obtienen 12 periodos mensuales de medida.

A continuación se muestran los datos medios anuales registrados de benceno (por ser éste el único que tiene valor límite legislado) en las estaciones pertenecientes a la RVCCA en la zona de Málaga y Costa del Sol, donde se observa como en general los valores obtenidos en las distintas estaciones son muy similares y muy inferiores a la media anual permitida, destacando Carranque con los niveles más altos.

Tabla 5.6 Valores medios anuales de benceno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) medidos mediante captadores difusivos para el periodo 2006-2010 en la zona de Málaga y Costa del Sol

VALORES MEDIO ANUALES DE BENCENO CAPTADORES DIFUSIVOS					
ESTACIONES	BENCENO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)				
	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Atabal	0,92	0,71	0,73	0,62	0,52
Carranque	1,18	1,00	0,98	0,91	0,72
Marbella	0,57	0,56	0,58	0,58	0,38
Campanillas	-	-	-	-	0,39

5.2.2.5 Red de muestreo de metales

A continuación se muestran los valores medios anuales de arsénico, cadmio, níquel y plomo, obtenidos mediante muestreo con captadores gravimétricos en la estación de Carranque, perteneciente a la RVCCAA, donde se observa como los valores son muy inferiores a los valores objetivos (para el arsénico, cadmio y níquel) y valor límite (para el plomo) recogidos en la normativa vigente.

Tabla 5.7 Valores medios de metales (ng/m^3) medidos mediante captadores gravimétricos para el periodo (2008-2010) en la zona de Málaga y Costa del Sol

VALORES MEDIO ANUALES DE METALES												
	As (ng/m^3)			Cd (ng/m^3)			Ni (ng/m^3)			Pb (ng/m^3)		
Valores de Referencia	6			5			20			500		
ESTACIONES	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Carranque	0,72	0,71	1,3	0,09	0,12	0,53	8,7	6,2	3,4	6,4	5,1	3,9

5.3 CONTAMINACIÓN DEBIDA A FENÓMENOS DE INTRUSIÓN SAHARIANA

En España y Portugal los episodios naturales con mayor repercusión en el ámbito regional en los niveles de material particulado (PM) son los episodios de aporte de polvo africano, aunque en episodios y zonas concretas los incendios forestales (zonas forestales en verano), y el aerosol marino (cornisa atlántica, islas Madeira y Canarias) pueden tener también una contribución significativa.

Dentro de la comunidad andaluza, Andalucía Oriental se encuentra más influenciada por episodios de intrusión de masas de aire norteafricanas que Andalucía Occidental, al menos durante estudios realizados que abarcaron el periodo de 2001-2006 (Estudio de la contaminación atmosférica en Andalucía: análisis material particulado, noviembre 2007).

Dado que la influencia de estos eventos se deja sentir también en la provincia de Málaga y, al objeto de realizar una estimación del incremento de los niveles de inmisión de PM_{10} debido a intrusiones de masas de aire saharianas, se ha elegido como estación de referencia para la comparación, la estación de fondo regional ubicada en Viznar (Granada), perteneciente a la Red EMEP (European Monitoring and Evaluation Of Long-Range Air Pollution), de calidad del aire en España. Esta estación se sitúa en la zona Sureste de la península, por lo que se espera resulte afectada por las intrusiones de aire sahariano en los mismos periodos, estando libre, sin embargo, de actividades antropogénicas cercanas, pudiéndose calcular con los valores registrados en dicha estación el nivel de fondo regional.

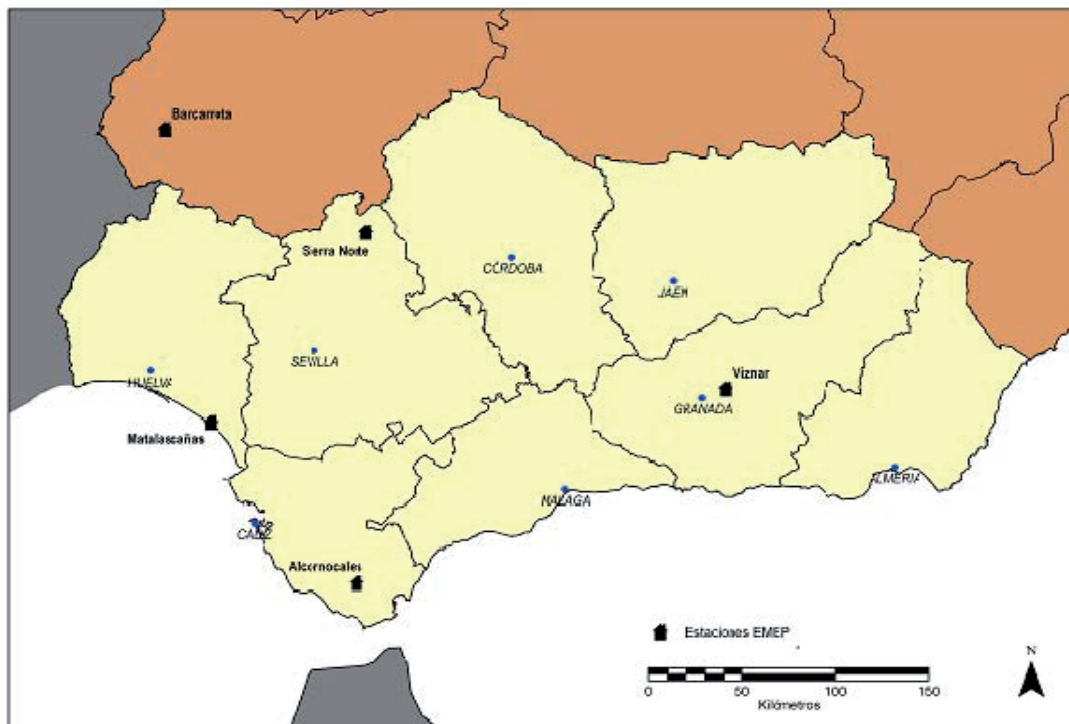


Figura 5.7 Localización de la estación de fondo-regional Viznar

No obstante, analizando los niveles de concentración de partículas PM_{10} en las estaciones de inmisión ubicadas en el ámbito del Plan y los episodios de intrusión de aire sahariano, se observa que con este procedimiento se subestima la contribución de aire sahariano, pues aún descontando la carga de material particulado por intrusiones de aire sahariano estimada con la metodología indicada anteriormente, puede detectarse como habitualmente se incrementan los niveles de concentración de PM_{10} durante los episodios de intrusión sahariana.

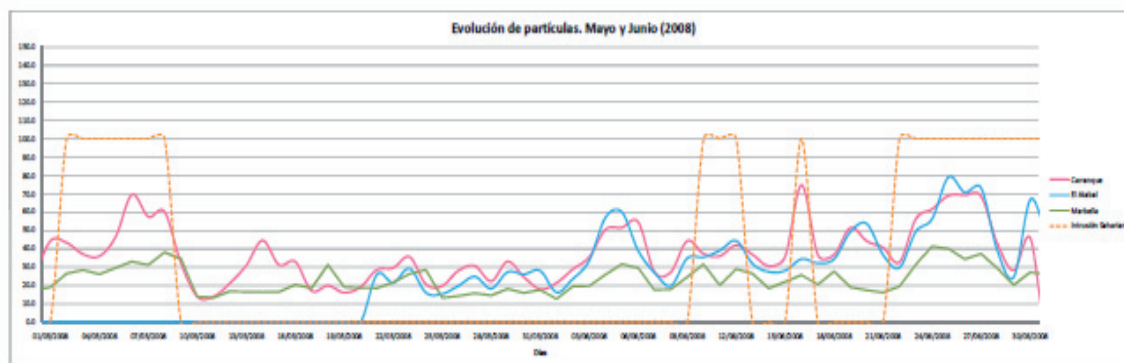


Figura 5.8 Incremento de los niveles de concentración de PM_{10} durante los episodios de intrusión de aire sahariano

5.3.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS EPISODIOS DE POLVO AFRICANO CON IMPACTO EN LOS NIVELES DE MPA (MATERIAL PARTICULADO ATMOSFÉRICO)

El Instituto de Ciencias de la Tierra, CSIC, Universidad Nova de Lisboa, INM-Izaña, Ciemat desarrollaron una metodología para identificar episodios altos y superaciones de los valores límite diarios de PM_{10} , causadas por aportes africanos, así como para la asignación de causas antropogénicas o naturales de tales superaciones. Dicha metodología fue aprobada por la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. El procedimiento se basa en aplicar el documento aceptado por la Dirección General de Medio Ambiente de la CE, "Guía a los Estados Miembros sobre medidas de PM_{10} e intercomparación con el método de referencia", tomando como referencia las estaciones de fondo regional de las redes de calidad del aire de España.

Se utiliza la metodología aprobada a nivel nacional para todos los años desde 2004, con objeto de realizar un adecuado estudio de evolución.

En función de la citada metodología, se han definido los días con intrusiones de aire sahariano en Andalucía. En concreto, para este estudio se ha utilizado la estación de Vizar como estación de fondo regional. A continuación, se presentan los días con intrusión correspondientes al periodo evaluado, desde 2004 a 2010:

Tabla 5.8 Días con intrusiones de aire sahariano (2004-2010)

DÍAS CON INTRUSIONES DE AIRE SAHARIANO							
MES	DÍA DEL MES/AÑO 2004	DÍA DEL MES/AÑO 2005	DÍA DEL MES/AÑO 2006	DÍA DEL MES/AÑO 2007	DÍA DEL MES/AÑO 2008	DÍA DEL MES/AÑO 2009	DÍA DEL MES/AÑO 2010
Enero	7, 8			1-2, 16-21	23-26	30	18
Febrero	8-9, 19-21	8-9	10, 11	3, 16	13-18, 23-29	27-28	3, 27
Marzo	6-10, 15-21, 26-29	12, 15-21	3-4, 23-28	14-18	1-3, 15-17	14-15, 20-21, 24-28	2-3, 17-24
Abril	7-9, 14-15, 29	7, 27-30	3-4, 23-28	9-11, 15-25	6-7, 9-10, 16-17, 26-28	2-5, 24-25	5-7, 10-15, 28-30
Mayo	4, 12-13, 15, 18-25	1-5, 20-21, 24-31	2, 13-19, 26-31	11-13, 20, 23-24	2-8	4, 8-14, 18-23, 27-31	19, 21-23
Junio	4-14, 27-30	1-6, 12, 24, 26-28	6-9, 12-16, 19-24, 30	6-9, 23-25, 29-30	10-12, 16, 22-30	1-4, 11-25	2-3, 7, 24-25, 28-30
Julio	1, 4, 6, 15-31	15-22, 27-28	1-5, 8-11, 14-26	6-7, 12-15, 28-31	1-3, 8-12, 16-25, 29, 31	2-3, 7-8, 12-16, 20-31	1-11, 17-25, 28-31
Agosto	1-3, 6-8, 14, 14-31	7-10, 14-18	20-24	1-6, 9-11, 18, 25-29	3-11, 29-31	1-2, 4-7, 10-20, 24, 27-28	1-2, 7-13, 15-16, 20-23, 26-31
Septiembre	1-14, 22-25	4-5, 14-15, 27-30	6-9, 20-21	1-24, 28	2, 4, 8-10, 18	1-3, 6-7	1, 6, 13-15, 19-20, 22-23
Octubre	4-8, 23-25	16, 28-30	8-11, 16-17, 27-31	14-20	11-16, 20-22, 24-27	5-7, 30-31	2-3, 6-9
Noviembre	29-30	2, 21-22	1, 15-16, 24-25	11-14		14-21, 25	5-6
Diciembre	1	25-26	16-17, 29-31	18-23			5-14, 29-30

A modo resumen, se muestra la gráfica con el número de días con intrusión de aire sahariano por mes y año

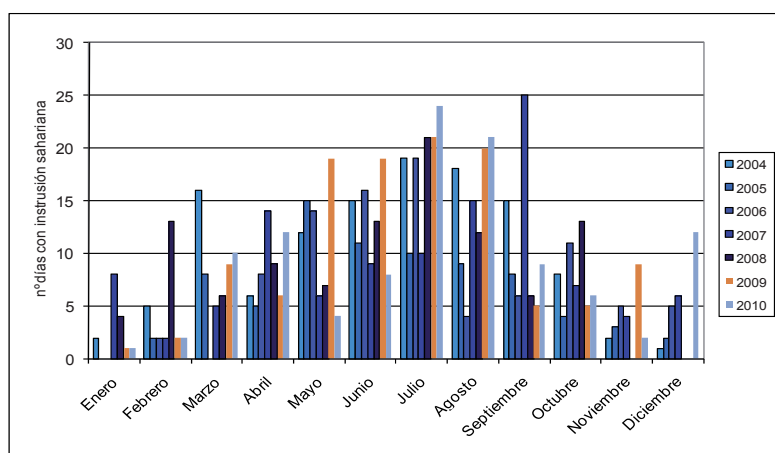


Figura 5.9 N° de días por mes y año de episodios de polvo africano

Se observa como de una forma general, los meses en los que se han registrado un mayor número de episodios de intrusión de polvo africano sobre la zona Málaga y en general en la zona SE de Andalucía, corresponde a los meses de finales de primavera y verano. A modo de resumen y según los estudios realizados por los mismos organismos que han elaborado la metodología para identificar episodios altos y superaciones de los valores límite diarios de PM₁₀, causadas por aportes africanos, este hecho se debe a que durante este periodo del año se desarrollan episodios de inyección vertical muy intensos sobre el desierto de Sahara. La baja térmica que se forma, genera chimeneas cargadas de partículas, originándose masas de aire que se desplazan en dirección norte, pudiendo llegar a cubrir la totalidad de la Península Ibérica.

5.3.3 CUANTIFICACIÓN DE LA CARGA NETA DE POLVO AFRICANO EN LAS SUPERACIONES DE LOS NIVELES DIARIOS DE PM₁₀

En la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, se define “aportaciones procedentes de fuentes naturales: emisiones de agentes contaminantes no causadas directa ni indirectamente por actividades humanas, lo que incluye los fenómenos naturales tales como las erupciones volcánicas, actividades sísmicas, actividades geotérmicas, o los incendios de zonas silvestres, los fuertes vientos, aerosoles marinos o la resuspensión atmosférica o el transporte de partículas naturales procedentes de regiones áridas”.

En el punto 2.15 de las consideraciones iniciales de dicha Directiva, se indica que cuando las contribuciones naturales a los contaminantes del aire ambiente puedan determinarse con la certeza suficiente, y cuando las superaciones sean debidas en todo o en parte a esas contribuciones naturales se podrán sustraer, al evaluar el cumplimiento de los valores límites de calidad del aire.

En las gráficas siguientes se muestra el número de superaciones del valor límite diario de PM₁₀ registrada en las estaciones de la zona Málaga y Costa del Sol, que durante el periodo evaluado han registrado al menos algún año superación de dicho valor, es decir, la estación de El Atabal y Carranque. En ella se identifican, utilizando la metodología mencionada en el Apartado 5.3.2 cuántas de ellas son debidas a fenómenos de intrusión sahariana y cuántas son debidas a la contribución del resto las distintas fuentes. Se muestra esta misma correspondencia para la estación de Viznar.

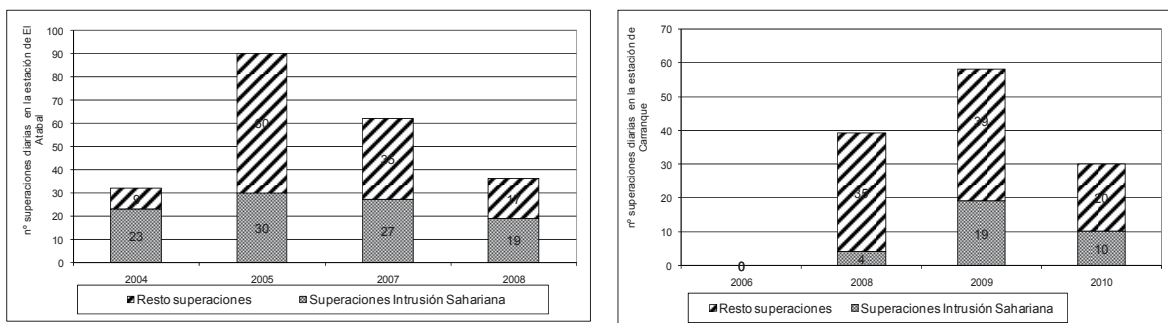


Figura 5.10 Origen y cuantificación del número de superaciones diarias de PM₁₀ (µg/m³) en las estaciones de El Atabal y Carranque

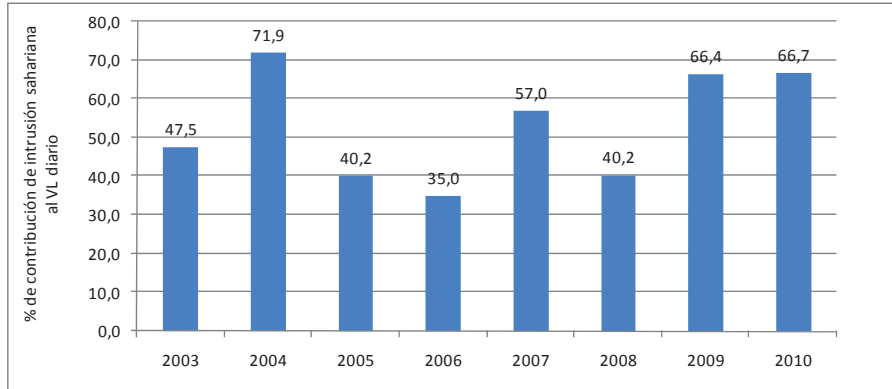


Figura 5.11 Porcentaje medio de la contribución de los eventos de intrusiones de masas de aire norteafricana al número de superaciones del valor límite diario

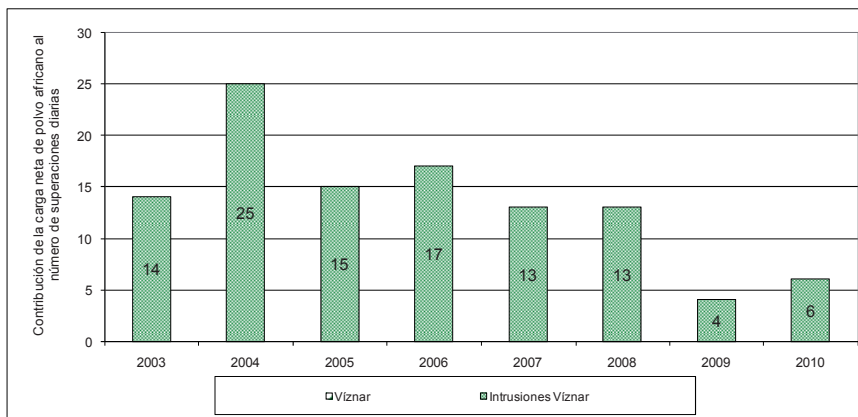


Figura 5.12 Origen de la cuantificación del número de superaciones diarias de PM₁₀ (µg/m³) en la estación de fondo-regional Viznar

5.3.4 CONTRIBUCIÓN DE LA CARGA NETA DE POLVO AFRICANO AL VALOR MEDIO ANUAL

Según la bibliografía consultada, al descontar las superaciones causadas por episodios de intrusión sahariana en el cálculo de la media anual de PM₁₀, la reducción de niveles en Andalucía está entre 2-4 µg PM₁₀/m³. Como puede observarse en las gráficas que se adjuntan a continuación, estos datos son superados por los resultados que se han obtenido después del estudio de la zona evaluada, con una contribución a la media anual en el rango 0-10 µg PM₁₀/m³.

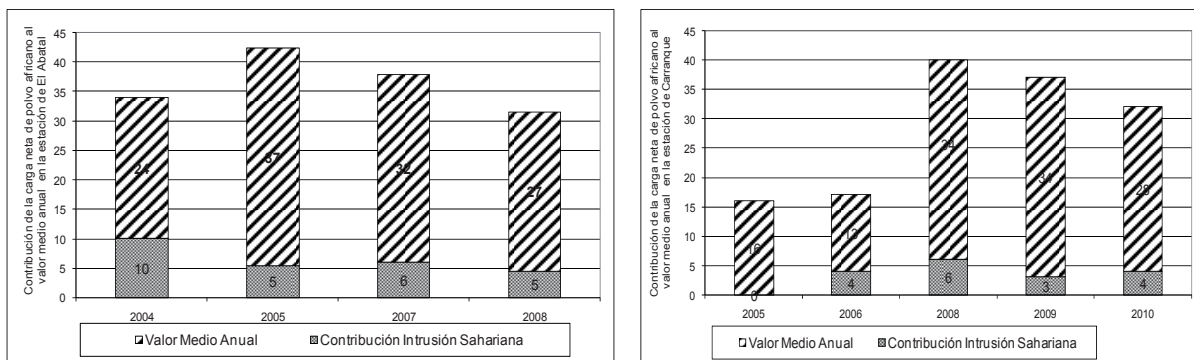


Figura 5.13 Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual en la estación de El Atabal

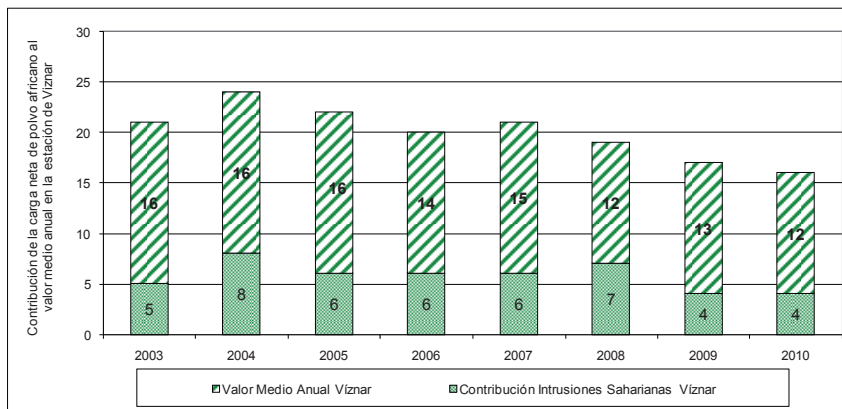


Figura 5.14 Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual en la estación de fondo-regional de Viznar

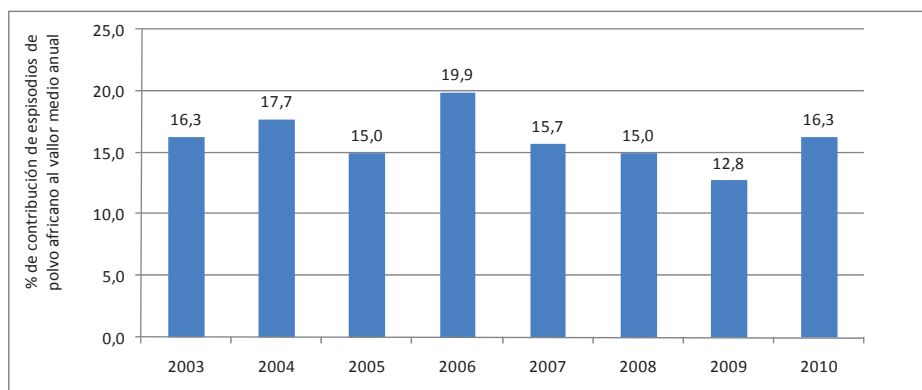


Figura 5.15 Porcentaje medio de la contribución de los eventos de intrusiones de masas de aire norteafricana al valor medio anual

5.4 CARACTERIZACIÓN DEL MATERIAL PARTICULADO EN LA AGLOMERACIÓN DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL

En el presente apartado se resumen los resultados de la caracterización química de PM_{10} realizada en la estación de inmisión de Carranque durante los años 2007 y 2008.

El marco del estudio *“Composición química de PM_{10} y $PM_{2.5}$ en estaciones representativas de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la Junta de Andalucía”*, encargado por la actual Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía al Departamento de Geología de la Universidad de Huelva, unidad asociada al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en materia de contaminación atmosférica.

La estación de Carranque es una estación de fondo urbana, ubicada en unas instalaciones deportivas situadas a una distancia de aproximadamente 70 m a la calle del Obispo Ángel Herrera Oría, y de 140 m de la Avda. de Santa Rosa de Lima. En la estación de Carranque la campaña de muestreo dio comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 85 muestras diarias (43 en 2007 y 42 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 73 muestras.

El muestreo de PM_{10} se ha realizado mediante captadores de alto volumen, empleando filtros de microfibras de cuarzo previamente tarados en el Laboratorio Andaluz de Referencia de la Calidad del Aire (LARCA), y posterior análisis químico de los filtros muestreados, con 61 determinaciones analíticas por muestra.

La interpretación de los resultados del análisis químico del material particulado discrimina entre componentes mayoritarios y elementos traza.

Los estudios analizados incluyen la determinación de: carbono total, Al, Ca, Na, K, Mg, Fe, SO_4^{2-} , PO_4^{3-} , NO_3^- , Cl, NH_4^+ , Li, Be, Sc, Ti, V, Cr, Mn, Co, Ni, Cu, Zn, Ga, Ge, As, Se, Rb, Sr, Y, Zr, Ba, Nb, Mo, Cd, Sn, Sb, Cs, Ba, La, Ce, Pr, Nd, Sm, Eu, Gd, Tb, Dy, Ho, Er, Tm, Yb, Lu, Hf, Ta, W, Tl, Pb, Bi, Th y U. Indirectamente se determina también: sulfato marino, carbonatos, carbono no mineral y SiO_2 .

Los datos de composición química del material particulado se interpretan mediante dos enfoques diferentes:

- Componentes mayoritarios y elementos traza
- Análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor

5.4.1 COMPONENTES MAYORITARIOS Y ELEMENTOS TRAZA

a) Componentes mayoritarios

Los componentes mayoritarios del material particulado atmosférico se agrupan en las siguientes categorías:

- Materia mineral o crustal: suma de Al_2O_3 , SiO_2 , CO_3^{2-} , Ca, Fe, K, Mg, Mn, Ti y P. Está compuesta por partículas primarias predominantemente de tamaño grueso ($PM_{2.5-10}$). A pesar de que la mayor parte de las emisiones de materia mineral tiene un origen natural, es preciso considerar fuentes antropogénicas de partículas minerales como la construcción, minería, fabricación de materiales cerámicos y cementos, actividades agrícolas y resuspensión de materia mineral por tráfico rodado.
- Materia carbonosa: la materia carbonosa incluye una amplia variedad de compuestos naturales y antropogénicos de composición y estructura distinta, cuya característica común es que contienen carbono. Se distingue entre materia

orgánica (OM) y carbono elemental (EC). El carbono elemental o “black carbon” procede fundamentalmente de procesos de combustión. Se trata de partículas ultrafinas (PM₁₀) primarias de origen antrópico. Los compuestos de carbono orgánico pueden ser emitidos directamente a la atmósfera por fuentes naturales y antropogénicas o formarse por condensación de compuestos orgánicos volátiles (COV) que también pueden tener un origen natural o antrópico. Los compuestos orgánicos de origen natural se producen por la vegetación, los océanos y los suelos. La materia orgánica de origen antrópico se produce fundamentalmente por evaporación de combustibles volátiles, en procesos de combustión de biomasa y combustibles fósiles (adicionalmente a emisiones de carbono elemental) y en la fabricación y uso de pinturas y disolventes. El contenido en materia carbonosa se estima a partir de la determinación del carbono total, al que se resta el carbono mineral (el contenido en carbonatos) para obtener el carbono no mineral. Como la materia carbonosa incluye carbono elemental y materia orgánica, y la materia orgánica contiene O, N e H además de C, entonces la materia orgánica (EC+OM) se estima multiplicando el carbono no mineral por un factor de 1,2.

- Compuestos inorgánicos secundarios (CIS): suma de SO₄²⁻ no marino, NO₃ y NH₄⁺. Los sulfatos y nitratos se originan a partir de procesos de oxidación en la atmósfera de SO₂ y NO_x, dando lugar principalmente a sus respectivas sales amónicas si se encuentran con NH₃ en la atmósfera
- Aerosol marino: suma de Cl, Na, Mg y sulfato marino. Son partículas primarias que proceden de la evaporación de pequeñas gotas de agua marina. La mayor parte de la masa se concentra en el rango PM_{2,5-10}

En la Tabla 5.9 se muestran los resultados de los promedios y de los rangos de variación de componentes mayoritarios de la caracterización química de PM₁₀ en la estación de Carranque.

Tabla 5.9 Análisis químico de componentes mayoritarios en PM₁₀ en Málaga y Costa del Sol

ANÁLISIS QUÍMICO DE COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM ₁₀				
ESTACIÓN DE CARRANQUE				
µg/m ³	MIN	MAX	MEDIA	PERCENTIL 90
PM ₁₀	10,4	239,8	48,9	69,4
Materia carbonosa	0,4	29,0	8,2	14,9
Materia mineral	3,5	174,7	19,9	31,7
Marino	0,7	11,1	3,6	7,1
CIS	0,9	24,0	10,3	16,8

En la estación de Carranque la componente crustal supone la principal contribución a la media anual de PM₁₀ con 19,9 µg/m³ (40,8%) seguida de los compuestos inorgánicos secundarios con 10,3 µg/m³ (21%), la materia carbonosa con 8,2 µg/m³ (16,7%), y el aerosol marino con 3,6 µg/m³ (7,5%), con una fracción indeterminada de 6,8 µg/m³ (14%).

Por lo que respecta a la variación estacional en la estación de Carranque, cabe destacar:

- Mayores niveles de sulfatos en verano, debido a la mayor actividad fotoquímica
- Incremento de los elementos y compuestos típicamente crustales (Fe, Ca y Al₂O₃) en verano
- No se observa tendencia estacional en aerosol marino, nitrato, carbono total ni elementos traza

Por lo que respecta a los rangos de variación, cabe destacar en Carranque muy altos niveles puntuales de materia mineral y niveles altos puntuales de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios. Es decir, la materia mineral no sólo es el principal responsable de la superación del límite anual, sino que también es responsable de la mayor parte de superaciones diarias, con una contribución también significativa tanto de materia carbonosa como de compuestos inorgánicos secundarios en determinados días concretos. En los valores medidos de aerosol marino puede verse la influencia de la cercanía del mar Mediterráneo.

En la Tabla 5.10 se muestran los resultados de los promedios de componentes principales de la caracterización química de PM₁₀ en la estación de Carranque de la campaña de muestreo de 2007-2008, comparándolos con los valores obtenidos en el estudio llevado a cabo por el CSIC en toda España.

Tabla 5.10 Comparación de componentes mayoritarios en PM₁₀ en Málaga con estudios en otros emplazamientos nacionales

COMPARACIÓN DE COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM ₁₀ DE MÁLAGA CON OTRAS ZONAS							
µg/m ³	PM ₁₀	Nº MUESTRAS	OM+EC	MINERAL	MARINO	CIS	INDETERMINADO
Carranque	48,9	73	8,2	19,9	3,6	10,3	6,8
Fondo regional	19 - 24	10 - 157	2,2 - 5,5	2,5 - 5,2	0,5 - 2,6	5,2 - 7,5	3,2 - 7
Fondo suburbano	28 - 29	77 - 98	5,1 - 9,2	6 - 7,8	1,1 - 4,5	6,4 - 9,6	4,4 - 7,7
Fondo suburbano-industrial	28 - 45	92 - 270	3,9 - 4,7	9,4 - 16,7 ^(a)	0,9 - 2,3	6,1 - 9,9	7,7 - 11,4

COMPARACIÓN DE COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM ₁₀ DE MÁLAGA CON OTRAS ZONAS							
µg/m ³	PM ₁₀	Nº MUESTRAS	OM+EC	MINERAL	MARINO	CIS	INDETERMINADO
Fondo urbano	32 - 44	84 - 89	6,7 - 10,4	8,6 - 11,6	1,2 - 11,5 ⁽¹⁾	4,9 - 6,9	5,4 - 8,9
Fondo urbano-industrial	28 - 47	72 - 327	3,9 - 12,0	6,6 - 16,4	1,1 - 4,9	6,2 - 13,3	5,5 - 14,4
Tráfico	46 - 50	69 - 115	11,3 - 17,9	12,9 - 15,2	0,8 - 2,4	7,7 - 15,3	6,2 - 6,4

Nota: descontando los datos de filtros para los que no se disponía de caracterización completa

(1) El valor de 16,7 µg/m³ corresponde a un emplazamiento con obras de construcción próximas

(2) El valor de 11,5 µg/m³ corresponde a Las Palmas de Gran Canaria, teniéndose en Canarias valores de aerosol marino significativamente superiores a los niveles registrados en la península, estando el rango de este parámetro en emplazamientos del interior de la Península entre 1,2 y 1,7

En la Figura 5.16 se representan el ratio entre el promedio en la estación de Carranque y el valor promedio en las estaciones de fondo urbano (FU) incluidas en el estudio "Material particulado en España: niveles, composición y contribución de fuentes. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006", y el ratio entre el promedio en la estación de Carranque y el valor promedio en las estaciones de fondo urbano en Andalucía (excepto Carranque) del estudio de la Universidad de Huelva "Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado en Andalucía año 2008. Composición química de PM₁₀ y PM_{2.5} en estaciones representativas de la red de vigilancia y control de la calidad del aire de la Junta de Andalucía".

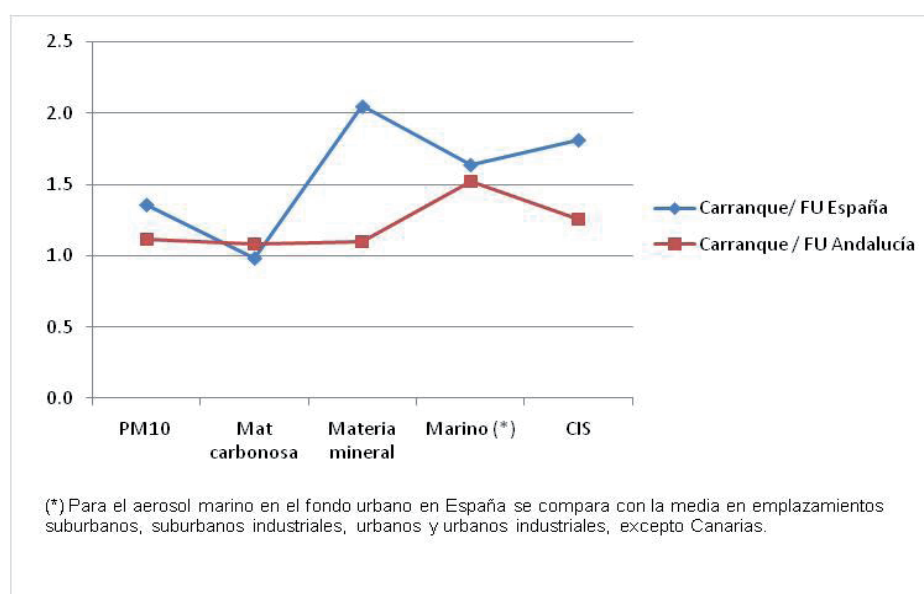


Figura 5.16 Ratio de nivel de concentración de componentes mayoritarios en Carranque frente al promedio de estaciones de fondo urbano en España (estudio del CSIC) y de las estaciones de fondo urbano de Andalucía (estudio de la Universidad de Huelva)

Con respecto al promedio de estaciones de fondo urbano es preciso destacar:

- La contribución de la materia mineral es mucho más importante en Andalucía en general, y en Carranque en particular, que en la media de las estaciones de fondo urbano en España, derivado de la contribución de fuentes locales y de las condiciones climatológicas
- El mayor nivel de PM₁₀ en Carranque con respecto a la media de las estaciones de fondo urbano en España es debido principalmente a la mayor contribución de la carga mineral
- La contribución de compuestos inorgánicos secundarios es casi el doble en Carranque que en la media de las estaciones de fondo urbano en España, siendo en Carranque ligeramente superior al promedio de las estaciones de fondo urbano en Andalucía. Entre otras causas, la mayor contribución de los compuestos inorgánicos secundarios en Andalucía puede ser debida a las condiciones climatológicas que favorecen la actividad fotoquímica que origina estos compuestos. Adicionalmente, en el caso de Carranque otras posibles causas pueden ser una mayor contribución del transporte regional de masas de aire envejecidas y las emisiones locales de precursores gaseosos (tráfico rodado, tráfico marítimo, fuentes industriales, sector doméstico)

- El valor de materia carbonosa se encuentra en el valor promedio de estaciones de fondo urbano, tanto del estudio del CSIC en España como del estudio de la Universidad de Huelva en Andalucía, por lo que podría inferirse una relevancia media del tráfico
- La influencia del mar, con un valor de aerosol marino superior a la media de las estaciones estudiadas

b) Elementos traza

En la Tabla 5.11 se muestran los resultados de determinación de elementos traza de la caracterización química de PM₁₀ en las estación de Carranque (ubicada dentro de la ciudad de Málaga) de la campaña de muestreo de 2007-2008, comparándolos con los valores obtenidos en el estudio llevado a cabo por el CSIC en toda España.

Tabla 5.11 Análisis químico de elementos traza en PM₁₀ (ng/m³) en la estación de Carranque y otros emplazamientos nacionales

ANÁLISIS QUÍMICO DE ELEMENTOS TRAZA EN PM ₁₀			
ELEMENTOS TRAZA (ng/m ³)	ESTACIÓN CARRANQUE	FONDO URBANO	
		MIN	MAX
Li	0,82	0,2	0,7
Be	0,04	0,02	0,05
Sc	0,19	0,1	0,3
Ti	43,6	18	83
V	20,9	2	15
Cr	4,64	2	8
Mn	13,1	4	23
Co	0,39	0,2	0,5
Ni	8,54	2	7
Cu	37,8	7	81
Zn	24,8	14	106
Ga	1,32	0,1	0,3
Ge	0,03	0,04	0,3
As	0,81	0,3	1,5
Se	0,43	0,3	1,1
Rb	1,90	0,5	1,8
Sr	6,70	3	10
Y	0,27	0,1	0,4
Zr	2,44	2	10
Nb	0,26	0,05	0,4
Mo	1,72	2	5
Cd	0,14	0,1	0,7
Sn	4,68	1	6
Sb	4,26	1	11
Cs	0,11	0,03	0,13
Ba	26,3	4	41
La	0,71	0,2	0,6
Ce	1,34	0,4	1,3
Pr	0,12	0,1	0,1
Hf	0,12	0,1	0,3
W	0,14	0,05	0,6
Tl	0,31	0,05	0,4
Pb	7,48	7	57
Bi	0,14	0,1	1
Th	0,18	0,1	0,3
U	0,06	0,1	0,3

En las siguientes figuras se muestra una comparativa del perfil de metales traza en Carranque frente a la media de estaciones de fondo urbano en España del estudio del CSIC y frente a la media de las estaciones de fondo urbano de Andalucía (excepto Carranque) del estudio de la Universidad de Huelva.

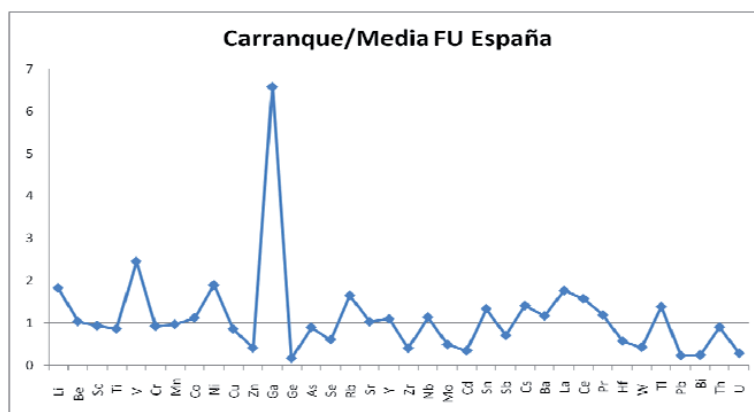


Figura 5.17 Relación entre los valores medios en Carranque y los valores medios de las estaciones de fondo urbano del estudio del CSIC en España

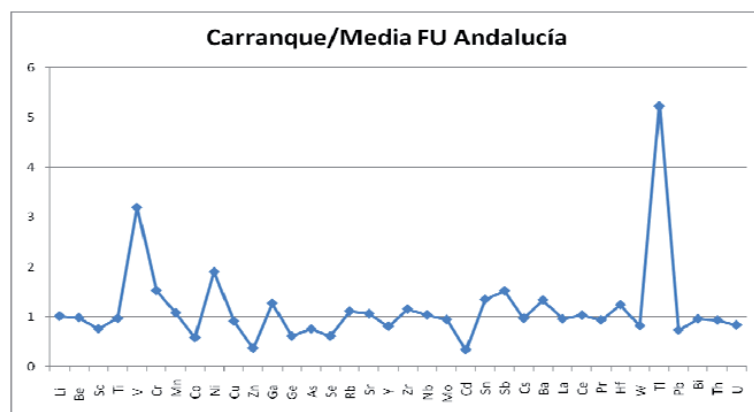


Figura 5.18 Relación entre los valores medios en Carranque y los valores medios de las estaciones de fondo urbano en Andalucía del estudio de la Universidad de Huelva

Del análisis de los datos anteriores cabe destacar:

- De manera general, la mayor parte de los elementos se encuentran en el rango aproximado de la media de las estaciones de fondo urbano estudiadas
- La influencia de la combustión de fueloil, con niveles de Ni y V mayores que los del rango de valores característicos de estaciones de fondo urbano, con previsible origen en fuentes locales (tráfico marítimo, instalaciones industriales) y en el transporte regional procedente previsiblemente de la Bahía de Algeciras
- La influencia del tráfico rodado puede considerarse como media, con niveles de Cu y Sb dentro del rango de valores característicos de estaciones de fondo urbano
- Los niveles de Ti, ligeramente superiores a los registrados en estaciones de fondo urbano en España y sensiblemente superiores a los registrados en otras estaciones de fondo urbano en Andalucía, pudieran estar asociados a la fabricación de productos cerámicos y de placas fotovoltaicas
- Los niveles de Ga se encuentran en Carranque en niveles similares a los encontrados en otros emplazamientos de Andalucía, aunque significativamente mayores que en otros emplazamientos de fondo urbano del resto de España
- Los niveles de Pb se encuentran por debajo del valor límite e incluso del umbral inferior de evaluación recogidos en los Anexos IV y VII del Real Decreto 1073/2002, respectivamente
- Los niveles de As, Cd y Ni se encuentran por debajo del valor objetivo e incluso del umbral inferior de evaluación recogidos en los Anexos I y II del Real Decreto 812/2007, respectivamente

5.4.2 ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE CONTRIBUCIÓN DE FUENTES MEDIANTE MODELO DE RECEPTOR

Con la finalidad de asignar las concentraciones de partículas medidas a potenciales fuentes emisoras de partículas, se ha aplicado el modelo matemático de receptor siguiendo la metodología descrita por Thurston y Spengler (1985). Esta metodología utiliza como datos de entrada las concentraciones de partículas y de sus componentes químicos de las muestras diarias analizadas, y su objetivo es obtener la contribución de cada fuente para cada componente químico y el perfil químico de masa de cada fuente. Se emplea análisis factorial para la identificación de las fuentes y regresión multilineal para la cuantificación de las contribuciones de masa y de los perfiles químicos.

El análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor llevado a cabo por el Departamento de Geología de la Universidad de Huelva ha partido de los datos de caracterización de 61 componentes químicos sobre 73 muestras en la estación de Carranque.

En la estación de Carranque se han distinguido 4 factores que explican el 75% de la varianza del sistema:

- Primer factor: identificado como la contribución crustal, cuyos componentes principales son Al₂O₃, Li, Sc, Rb, La, Co, Mg, K, Be, Fe, Ti, Sr, Mn, As, PO₄³⁻, Ca y Cr. Este factor aporta 17,2 µg/m³ y explica el 50% de la varianza total del sistema
- Segundo factor, cuyos componentes principales son compuestos inorgánicos secundarios (sulfatos, nitratos y amonio) y elementos como Se, V y Ni. Este factor aporta 15,8 µg/m³ y explica el 12% de la varianza total del sistema
- Tercer factor, cuyos componentes principales son Sb, carbono total, Pb, Bi, Cd, Cu, nitratos, Ni y V, estando relacionados con el tráfico Sb, carbono total y Cu. Este factor aporta 11,8 µg/m³ y explica el 7% de la varianza total del sistema
- Cuarto factor: está constituido por el aerosol marino (Cl y Na), que tiene una aportación de 2,4 µg/m³ y explica el 5% de la varianza total del sistema

En la Tabla 5.12 y Tabla 5.13 se resumen los resultados del análisis de contribución de fuentes a los niveles de PM₁₀, expresados respectivamente en porcentaje de contribución y en carga másica. En dichas tablas se presenta adicionalmente el resultado de estudios de caracterización de fuentes realizados por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en emplazamientos distribuidos a lo largo de la geografía española.

Tabla 5.12 Análisis factorial de contribución porcentual a los niveles de PM₁₀ en Málaga y otros emplazamientos nacionales

ANÁLISIS FACTORIAL DE CONTRIBUCIÓN PORCENTUAL A LOS NIVELES DE PM ₁₀						
ESTACIÓN	% PM ₁₀					
	CRUSTAL	REGIONAL	TRÁFICO	MARINO	INDUSTRIAL	INDETERMINADO
Carranque	37	33	25 ⁽¹⁾	5	- ⁽¹⁾	
Fondo regional	12 - 26	24 - 58	< 1 - 25	5 - 14	< 1 - 17	8 - 30
Fondo suburbano	16 - 24	20 - 26	10 - 31	3 - 16	15 - 23	2 - 14
Fondo urbano	31 - 33	10 - 22	5 - 34	4 - 35	6 - 10	1 - 14
Fondo urbano-industrial	25 - 36	< 1 - 19	< 1 - 33	3 - 17	5 - 44	1 - 31
Tráfico	24 - 26	< 1 - 18	35 - 48	3 - 4	< 1 - 24	5 - 13

(2) Tráfico + Industrial

Tabla 5.13 Análisis factorial de contribución másica a los niveles de PM₁₀ en Málaga y otros emplazamientos nacionales

ANÁLISIS FACTORIAL DE CONTRIBUCIÓN MÁSICA A LOS NIVELES DE PM ₁₀						
ESTACIÓN	µg/m ³ EN PM ₁₀					
	CRUSTAL	REGIONAL	TRÁFICO	MARINO	INDUSTRIAL	INDETERMINADO
Carranque	17,2	15,8	11,8 ⁽¹⁾	2,4	- ⁽¹⁾	0,1
Fondo regional	2,3 - 5,5	5,5 - 11	< 0,2 - 4,8	1,1 - 2,7	0,2 - 3,2	1,5 - 6,3
Fondo suburbano	4,5 - 7	5,6 - 7,5	2,9 - 8,7	0,9 - 4,5	4,2 - 6,7	0,6 - 4,1
Fondo urbano	9,9 - 14,5	4,4 - 7	2,2 - 10,9	1,9 - 15,4	1,9 - 4,4	0,3 - 4,5
Fondo urbano-industrial	7,6 - 15,5	< 0,3 - 8	< 0,5 - 14,7	1,4 - 6,5	2,4 - 18,9	0,3 - 14,6
Tráfico	12 - 12,5	< 0,5 - 8,6	17,5 - 23	1,4 - 2	< 0,5 - 12	2,4 - 6,5

(2) Tráfico + Industrial

5.4.3 CONCLUSIONES

Analizando los datos de caracterización química en la estación de Carranque de componentes mayoritarios y elementos traza y los resultados del análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor, y comparando con estudios similares llevados a cabo en España, se puede concluir:

- La contribución de la materia mineral es muy elevada contribuyendo mayoritariamente a la media anual y suponiendo aportes muy altos a la media diaria en un elevado número de muestras (la contribución mineral es superior a $31,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en el 10% de las muestras analizadas), lo que apunta a que es el principal responsable de las superaciones del valor límite diario
- Los compuestos inorgánicos secundarios, procedentes de transporte regional y de la transformación de precursores gaseosos emitidos localmente, suponen la segunda contribución a los niveles de PM_{10} . Por una parte, la contribución de compuestos inorgánicos secundarios es mayor que en la media de las estaciones de fondo urbano y, por otra, el análisis de contribución de fuentes por modelo de receptor asigna a transporte regional una contribución mayor que otros estudios similares en estaciones de fondo urbano
- Los niveles de Sb, carbono total y Cu se encuentran en el rango medio de las estaciones de fondo urbano, por lo que la contribución del tráfico a los niveles de inmisión en Carranque debe encontrarse en el rango medio de las estaciones de fondo urbano, con una contribución del orden de $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, representando la tercera fuente en importancia. El análisis de contribución de fuentes identifica un factor de $11,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ asociado a tráfico (Sb, carbono total, Cu) y a otros elementos como Pb, Bi, Cd, Ni y V, que están asociado a otras fuentes antropogénicas (instalaciones industriales, sector doméstico, tráfico marítimo)
- La aportación del factor marino tiene una relativa importancia frente al total de aportaciones de PM_{10} , pero sí que es significativa comparándola con las estaciones de fondo urbano ubicadas en zonas interiores

En resumen, la principal fuente, destacada con respecto a las demás, es el aporte de materia mineral, seguida de los compuestos inorgánicos secundarios, procedentes tanto de transporte regional (con posible influencia de la zona industrial de la Bahía de Algeciras) como de la transformación de precursores gaseosos emitidos localmente. Se identifica también una contribución del tráfico equivalente a la identificada en otros emplazamientos de fondo urbano, y una contribución asociada a actividades antrópicas como actividades industriales, sector doméstico y tráfico marítimo. Asimismo, se detecta también la aportación marina, sensiblemente superior a la de otros emplazamientos debido a la proximidad con el Mar Mediterráneo.

5.5 COMPARACIÓN DE LOS NIVELES REGISTRADOS DE PM_{10} EN OTRAS ESTACIONES

En este apartado se muestra una comparativa de los valores medios mensuales de PM_{10} registrados en diferentes estaciones andaluzas, frente a las registradas en las estaciones de la zona de Málaga y Costa del Sol, que han registrado superación de algún valor límite de PM_{10} en el periodo evaluado (estaciones El Atabal y Carranque).

Se han establecido tres grupos de comparación, dependiendo de la tipificación de las estaciones cotejadas:

- Estaciones de fondo-rural
- Estaciones industriales
- Estaciones fondo-urbana

Para cada uno de los grupos de comparación se muestra una gráfica comparativa de la evolución de los valores medios mensuales de PM_{10} para cada una de las estaciones, más otras gráficas de incremento de las concentraciones máximas de PM_{10} registradas en las estaciones de El Atabal y Carranque, ya que ha registrado superaciones en el periodo evaluado, respecto al máximo de las otras estaciones con las que se compara.

En las gráficas de evolución, se observa como los niveles registrados en las estaciones de Málaga no son superiores a los registrados en el resto de las estaciones con las que se ha comparado. Excepto en la comparación con las estaciones de fondo-rural (Sierra Norte y Doñana), en la que se observan las mayores diferencias de concentración.

Estas diferencias no son tan drásticas en la comparativa realizada con otras estaciones de la misma tipificación, aunque sí se observa, salvo meses concretos, que las máximas registradas en la estación de El Atabal, son superiores a las del resto las otras estaciones.

Con respecto a la comparativa realizada con estaciones industriales, también es de destacar los niveles medios mensuales más altos registrados en la estación de El Atabal, exceptuando meses concretos, que pueden ser debidos a periodos de mayor actividad industrial de las zonas en las cuales se encuentran las estaciones industriales con las que se realiza la comparación.

- Estaciones de fondo-rural: Sierra Norte y Doñana (en el 2008 se reubica en la estación de Matalascañas)

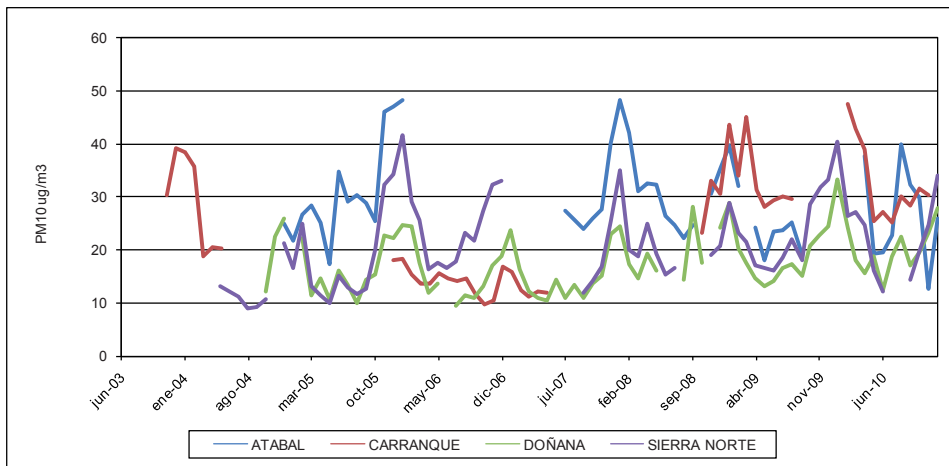


Figura 5.19 Evolución de los valores medios mensuales de PM₁₀ en las estaciones de fondo-rural (Sierra Norte y Doñana) y las estaciones de fondo-urbana El Atabal y Carranque.

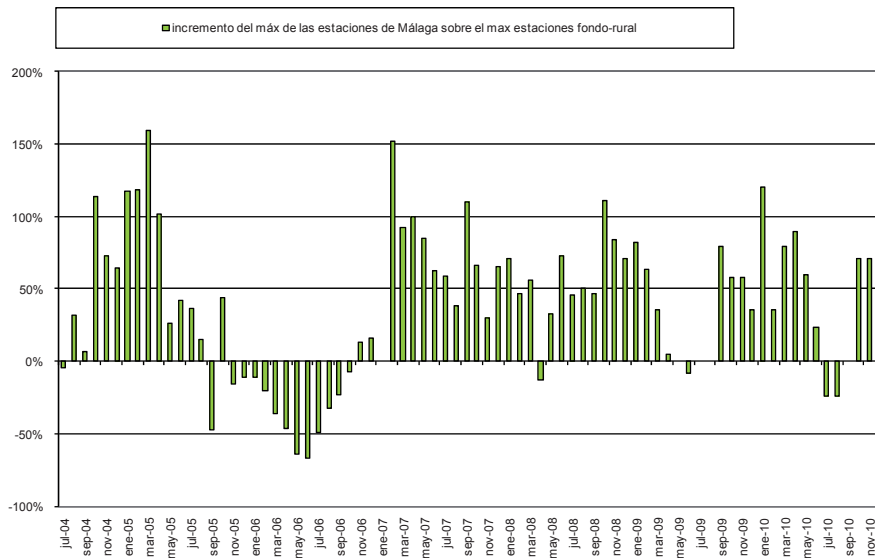


Figura 5.20 Incremento de las concentraciones máximas mensuales de PM₁₀ en la estación de fondo-urbano El Atabal respecto al máximo de las estaciones de fondo-rural (Doñana y Sierra Norte)

- Estaciones de fondo-urbanas: Alcalá de Guadaíra, El Atabal y Paseos Universitarios

Se toma como estaciones urbanas de fondo representativas Lepanto, Alcalá de Guadaíra y Paseos Universitarios, por ser estaciones con la misma tipificación que con la que se está comparando (El Atabal) y por registrarse en ellas superación de algún límite de PM₁₀ en el periodo evaluado.

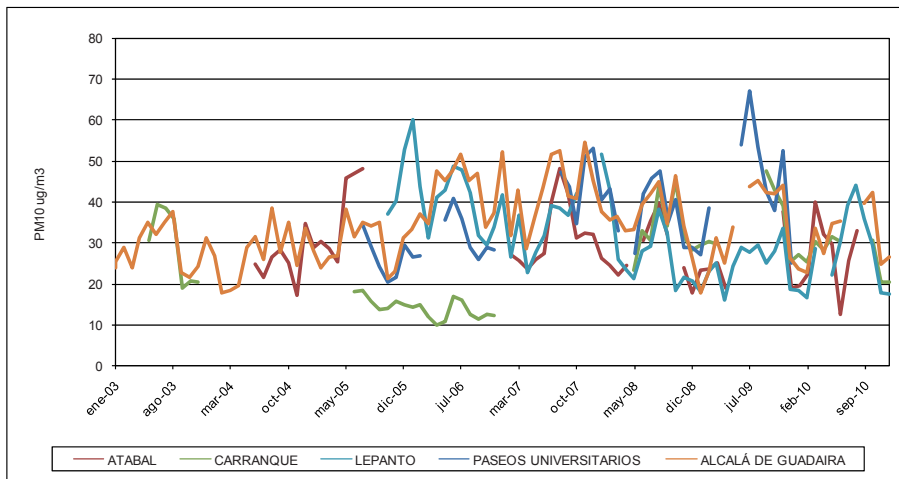


Figura 5.21 Evolución de los valores medios mensuales de PM₁₀ en las estaciones de fondo-urbana El Atabal y Carranque con otras estaciones urbanas de fondo (Alcalá de Guadaíra, Atabal y Paseos Universitarios)

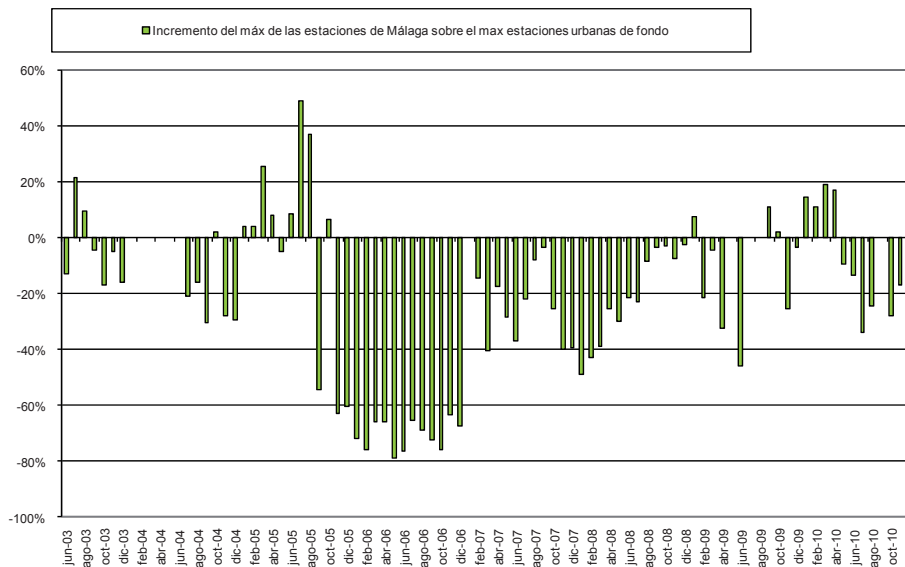


Figura 5.22 Incremento de las concentraciones máximas mensuales de PM₁₀ en la estaciones El Atabal y Carranque respecto al máximo de las estaciones de fondo-urbana (Lepanto, Atabal y Paseos Universitarios)

- Estaciones industriales: Niebla, La Línea y Rodalquilar

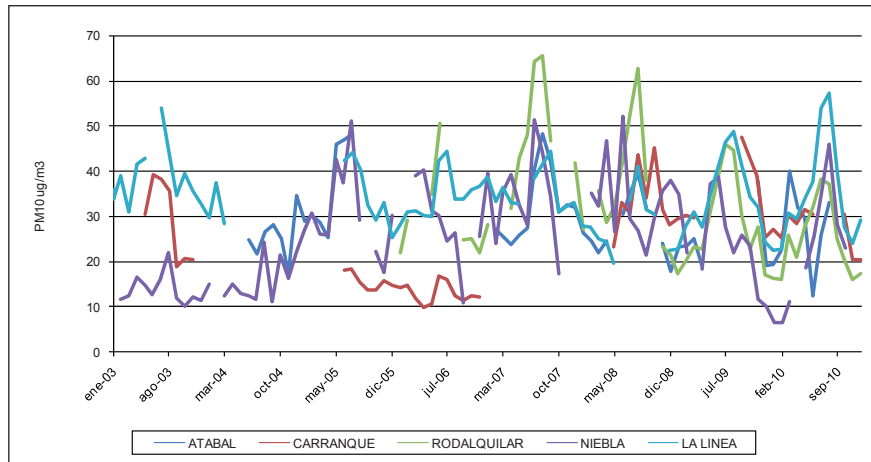


Figura 5.23 Evolución de los valores medios mensuales de PM₁₀ en las estaciones industriales (Niebla, Rodalquilar y La Línea) respecto a las estaciones urbana de fondo El Atabal y Carranque

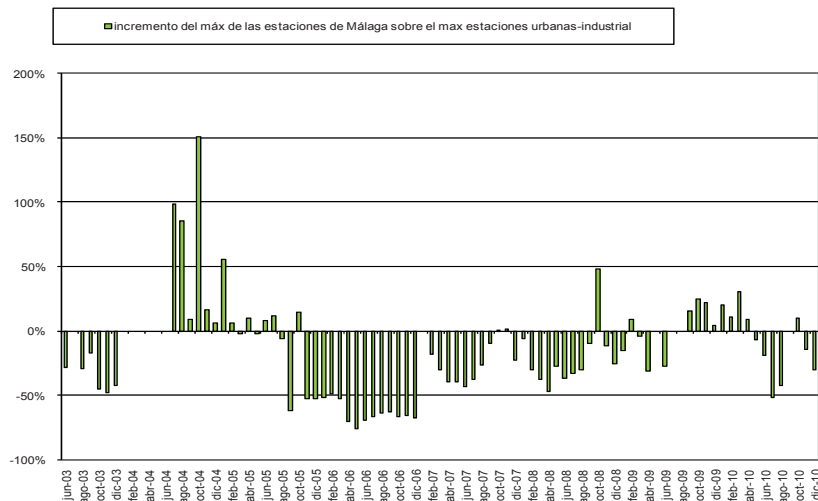


Figura 5.24 Incremento de las concentraciones máximas mensuales de PM₁₀ en las estaciones industriales-urbanas (Niebla, Rodalquilar y La Línea) respecto al máximo de las estaciones de El Atabal y Carranque

5.6 CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

Comparando los valores alcanzados con los valores límites especificados para cada uno de ellos en el Real Decreto 1073/2002, y descontando la contribución de los fenómenos naturales al rebasamiento de los valores límites de PM₁₀, se llega a las siguientes conclusiones:

En relación a los resultados obtenidos mediante los sensores ubicados en las diferentes estaciones pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la zona de Málaga y Costa del Sol, indicar que al igual que ocurre en la mayoría del territorio andaluz, son las partículas menores de diez micras (PM₁₀) las que registran los peores resultados, superándose el valor límite diario en la estación de El Atabal en el año 2005 (con un total de 60 superaciones) y en la estación de Carranque en los años 2008 (evaluado con el percentil 90.4 (53)) y 2009 (39 superaciones). Estas superaciones en la estación de Carranque se deben a obras de construcción realizadas en el entorno de dicha estación durante estos años.

Con respecto al resto de los contaminantes evaluados (SO_2 , benceno, NO_2 y CO), no se han registrado en ningún caso superaciones de algún valor límite y para el ozono tampoco se ha registrado ningún rebasamiento de ningún umbral en las estaciones de la zona.

Por lo que respecta a la composición del material particulado PM_{10} , en el Apartado 5.4.3 se muestran las conclusiones de la caracterización química realizada, destacando que el principal componente es la materia mineral, con una contribución muy superior a los compuestos inorgánicos secundarios y a la materia carbonosa.

6 ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

6.1 INTRODUCCIÓN

El objeto principal de la elaboración de los inventarios de emisiones a la atmósfera es determinar las cantidades de contaminantes que se emiten, tanto de origen antrópico como natural.

Un inventario de emisiones puede consistir en una simple estimación de las emisiones a partir de datos globales de las actividades emisoras publicados por organismos de entidad, o bien puede tener un carácter mucho más extenso y profundo, fundamentándose en datos específicos de cada fuente de emisión concreta, recabados de forma directa. La diferencia entre un inventario y otro radica en el tipo de metodología seleccionada para su elaboración, siendo su uso posterior el que define realmente el grado de detalle necesario.

Entre las aplicaciones de los inventarios de emisiones destacan su importancia en la toma de decisiones medioambientales y en la definición de regulaciones y estrategias de control de la calidad del aire, por lo que se precisa que los mismos se elaboren con la mayor calidad posible, aunque teniendo siempre presente su uso final.

En este caso, la realización de este inventario de emisiones tiene un doble propósito, por un lado, la identificación de las principales fuentes origen de la contaminación y por otro, el estudio de la evolución de las emisiones de esas fuentes a lo largo del período 2003-2007. Por tanto, la metodología empleada debe ser lo más detallada posible y, sobre todo, idéntica en los cinco años que integran el periodo, a fin de que cualquier cambio en la metodología no provoque un salto ficticio en la evolución de las emisiones.

La metodología empleada en el Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía se actualiza anualmente de acuerdo con las últimas versiones disponibles de las diferentes guías de reconocido prestigio, lo que introduce cambios en la metodología de un año a otro dentro del periodo 2003-2007 que pueden afectar a la evolución real de las emisiones; de ahí la necesidad de llevar a cabo un estudio específico de las emisiones para este trabajo.

6.2 METODOLOGÍA EMPLEADA

Los métodos de cálculo de las emisiones dependen de la naturaleza de la actividad considerada y de la información de base, y están orientados a obtener el resultado más completo y preciso de las emisiones de cada actividad.

La clasificación de las fuentes se ha realizado atendiendo al sector de actividad y al tratamiento dado para la estimación de sus emisiones:

- Fuentes puntuales
 - a. Plantas industriales
 - Producción de energía eléctrica
 - Industria petroquímica
 - Industria química
 - Industria papelera
 - Cementos, cales y yesos
 - Industria de materiales no metálicos
 - Industria del aceite
 - Industria alimentaria, excepto aceite
 - Industria del metal
 - Otras actividades industriales
 - b. Plantas no industriales
 - Tratamiento de residuos sólidos
 - Tratamiento de residuos líquidos
- Fuentes de área
 - a. Fuentes de área móviles
 - Tráfico rodado
 - Maquinaria agrícola y forestal

- Tráfico ferroviario
 - Tráfico aéreo
 - Tráfico marítimo
 - Otros modos de transporte y maquinaria móvil
- b. Fuentes de área estacionarias
- Sector doméstico, comercial e institucional
 - Extracción y tratamiento de minerales
 - Pavimentación de carreteras con asfalto
 - Impermeabilización de tejados
 - Distribución de combustibles, excepto gasolina
 - Distribución de gasolina
 - Limpieza en seco
 - Uso de disolventes, excepto limpieza en seco
 - Empleo de refrigerantes y propelentes
 - Procesamiento y fabricación de productos químicos
 - Agricultura
 - Ganadería
 - Emisiones biogénicas
 - Incendios forestales
 - Incineración de residuos
 - Cremación

Para el cálculo de las emisiones de las fuentes puntuales se emplean metodologías denominadas de microescala, que estiman las emisiones de cada fuente de forma particular y pormenorizada utilizando datos individuales. Mientras que para las fuentes de área, generalmente, se aplican metodologías de macroescala, que estiman las emisiones sobre la base de datos estadísticos por superficie o per cápita.

Al igual que el caso del Inventario de Emisiones a la Atmósfera en Andalucía, en el presente trabajo, todas las fuentes emisoras se conciben como objetos físicos que pueden ser ubicados geográficamente, aplicando este concepto tanto a las fuentes puntuales como a las fuentes de área. Esta interpretación de las fuentes emisoras es una característica de los inventarios CORINAIR (CORE INventory AIR emissions), que se diferencian de otros inventarios como por ejemplo los que asignan emisiones de acuerdo con balances energéticos. El CORINAIR es un proyecto europeo que sienta las bases para la recopilación y organización de la información concerniente a las emisiones a la atmósfera, cuya metodología recomienda la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Además de la organización por actividades, mencionada anteriormente, y que atiende a criterios tecnológicos y socio-económicos, también se considera la Nomenclatura de Actividades Potencialmente Emisoras de Contaminantes a la Atmósfera del proyecto CORINAIR (SNAP-97, acrónimo de su denominación en inglés: Selected Nomenclature for Air Pollution) que refleja la relación entre las diferentes fuentes emisoras y una selección de contaminantes que permiten la distribución de emisiones según sectores, subsectores y actividades.

Por último, con respecto a la lista de contaminantes considerados, no solo se tienen en cuenta los que aparecen en la SNAP-97, y que se agrupan en los dos bloques siguientes:

- Acidificadores, precursores de ozono y gases de efecto invernadero: Este grupo de compuestos cubre los requerimientos de los Protocolos de las Convenciones Marco sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia y Cambio Climático.
- Metales pesados, partículas y contaminantes orgánicos persistentes: Estos grupos de sustancias se incorporan siguiendo los programas de trabajo de las Conferencias OSPAR y HELCOM y el desarrollo de los protocolos sobre metales pesados y contaminantes orgánicos persistentes de la Convención sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia.

Sino también todos los contaminantes que aparecen en las sublistas de actividades del nuevo Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes (PRTR, en inglés "Pollutant Release and Transfer Registers"), para los que se han encontrado factores de emisión. Aunque aquí solo se presentarán los resultados referentes a PM_{10} , contaminante que motiva la elaboración de los planes de mejora de la calidad del aire, y a SO_2 , NO_x , $COVNM$ y NH_3 , precursores gaseosos de formación de partículas secundarias.

6.2.1 INFORMACIÓN DE BASE

Básicamente la información empleada para el cálculo de las emisiones en el período 2003-2007 proviene de dos fuentes diferentes, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, según se trate de fuentes puntuales o fuentes de área, respectivamente.

En el caso de la estimación de las emisiones de las fuentes puntuales, se emplean tanto los datos referentes a variables de actividad, tales como materias primas, combustibles y productos, obtenidos de los formularios EPER (2003-2006) y PRTR (2007) cumplimentados por las instalaciones y presentados en la Consejería; como los datos de monitorización en continuo de una serie de parámetros en los principales focos de emisiones de las instalaciones más importantes, que se reciben en el Centro de Datos de Calidad Ambiental de la propia Consejería.

Con respecto a las fuentes de área, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha facilitado las emisiones totales de Andalucía para la serie 1990-2007. De dicha serie se han tomado como base de cálculo las emisiones del período 2003-2007.

No se ha podido estimar, por no disponer de información suficiente, las emisiones procedentes de las siguientes actividades:

- Extracción de minerales y combustión en la extracción de minerales
- Emisiones debidas al tráfico de vehículos pesados por viales asfaltados y sin asfaltar
- Emisiones de la actividad portuaria. Tráfico marítimo incluye únicamente emisiones en cabotaje
- Para el tráfico aéreo, no se estiman las emisiones de navegación de crucero. Sólo se consideran las de operaciones o ciclos de aterrizaje y despegue de aviones

6.2.2 CRITERIOS DE CÁLCULO

Con objeto de identificar el origen de la contaminación en cada una de las zonas afectadas por una deficiente calidad del aire y, además, poder establecer la evolución de la tasa de contaminación en el período 2003-2007, se han considerado los siguientes criterios en el cálculo de las emisiones:

- Para las fuentes puntuales sólo se van a emplear datos de medidas en continuo de las emisiones, balances de materia y factores de emisión

Con carácter general, para el cálculo de las emisiones a partir de factores de emisión se ha procurado seleccionar la metodología CORINAIR, pero en numerosas ocasiones esta metodología ha precisado ser complementada con factores procedentes de EPA (Environmental Protection Agency) de EE.UU.

- Para las fuentes de área se ha partido de los datos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para el período 2003-2007, y después se ha procedido a la desagregación de las emisiones a nivel municipal usando en la medida de lo posible la misma variable de desagregación que se empleó en el cálculo

6.3 FUENTES DE EMISIÓN RESPONSABLES DE LA CONTAMINACIÓN

Las principales fuentes puntuales de emisión contaminantes consideradas se clasifican en varios sectores, atendiendo a la naturaleza de su actividad. La relación de empresas desglosada por sectores, según la información disponible, se muestra en la Tabla 6.1.

Tabla 6.1 Número de instalaciones por sector en el ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol

NÚMERO DE INSTALACIONES POR SECTOR EN EL ÁMBITO DEL PLAN	
SECTOR	NÚMERO INSTALACIONES
Cementos, cales y yesos	1
Industria alimentaria	14
Industria de materiales no metálicos	19
Industria del aceite	1
Industria del metal	1
Industria petroquímica	2
Industria química	2
Tratamiento de residuos sólidos	2
Tratamiento de residuos líquidos	1
Otras actividades industriales	2

TOTAL	45
--------------	-----------

Aunque en el inventario de emisiones a la atmósfera elaborado en Málaga y Costa del Sol se estiman todos aquellos contaminantes para los que se dispone de algún tipo de información, sólo se presentan aquí los resultados obtenidos para PM₁₀, SO₂, NO_x, COVNM y NH₃.

En las tablas adjuntas se muestran las emisiones totales por sector de dichos contaminantes, junto con sus porcentajes correspondientes respecto al total.

Tabla 6.2 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE PM ₁₀ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)
Tráfico rodado	708	38,2	735	39,4	751	42,4	722	36,5	724	39,0
Cementos, cales y yesos	331	17,8	315	16,9	170	9,6	455	23,0	305	16,5
Industria de materiales no metálicos	345	18,6	339	18,2	356	20,1	318	16,1	294	15,8
Sector doméstico, comercial e institucional	273	14,7	269	14,4	272	15,4	267	13,5	268	14,4
Tráfico marítimo	78,8	4,25	92,2	4,94	102	5,76	90,3	4,56	136	7,35
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	51,1	2,76	51,7	2,77	52,6	2,97	54,8	2,77	56,9	3,07
Maquinaria agrícola	41,7	2,25	42,1	2,25	42,3	2,39	45,0	2,28	45,2	2,44
Otras actividades	25,8	1,39	22,3	1,20	23,6	1,34	27,3	1,38	26,6	1,43
Total general	1854	100	1866	100	1769	100	1979	100	1855	100

Según los datos anteriores, se concluye que en Málaga y Costa del Sol, de las mayores emisiones de partículas, un 34,6% en 2007, se deben al tráfico rodado, seguidas de las procedentes del sector de la fabricación de cementos, cales y yesos, con un 25,9% para el mismo año.

La industria de materiales no metálicos y el sector doméstico, comercial e institucional contribuyen a las emisiones de partículas con un 14,0% y un 12,8% respectivamente, valores del mismo orden de magnitud.

Tabla 6.3 Emisión total de SO₂ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE SO ₂ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	SO ₂ (t/a)	SO ₂ (%)	SO ₂ (t/a)	SO ₂ (%)	SO ₂ (t/a)	SO ₂ (%)	SO ₂ (t/a)	SO ₂ (%)	SO ₂ (t/a)	SO ₂ (%)
Cementos, cales y yesos	4081	57,2	4269	60,4	1746	38,4	3447	55,5	3866	55,9
Industria de materiales no metálicos	1422	20,0	1350	19,1	1369	30,1	1253	20,2	1224	17,7
Tráfico marítimo	609	8,54	712	10,1	787	17,3	698	11,2	1054	15,2
Actividades extractivas y tratamiento de minerales	203	2,85	214	3,03	311	6,83	503	8,10	523	7,55
Otras actividades	814	11,4	528	7,46	335	7,36	308	4,97	253	3,66
TOTAL	7129	100	7074	100	4548	100	6209	100	6919	100

De la tabla anterior, se observa que la fabricación de cementos, cales y yesos es la principal contribuyente a las emisiones totales de SO₂ en 2007, con un 55,9%, seguida de la industria de materiales no metálicos y del tráfico marítimo, con un 17,7% y un 15,2%, respectivamente para el mismo año.

Tabla 6.4 Emisión total de NO_x en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE NO _x POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	NO _x (t/a)	NO _x (%)	NO _x (t/a)	NO _x (%)	NO _x (t/a)	NO _x (%)	NO _x (t/a)	NO _x (%)	NO _x (t/a)	NO _x (%)
Tráfico rodado	9617	65,8	9377	64	9204	68,1	8566	63,9	8335	51,2
Cementos, cales y yesos	2499	17,1	2614	18	1494	11,1	2110	15,8	4734	29,1
Tráfico marítimo	815	5,58	954	6,52	1050	7,78	931	6,95	1405	8,63
Sector doméstico, comercial e institucional	403	2,76	436	2,98	475	3,52	496	3,70	515	3,17
Industria de materiales no metálicos	335	2,29	323	2,21	326	2,42	303	2,26	295	1,81
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	241	1,65	244	1,67	248	1,84	259	1,93	269	1,65
Tráfico aéreo	140	0,959	162	1,11	187	1,38	197	1,47	202	1,24
Maquinaria agrícola	159	1,09	161	1,10	162	1,20	172	1,29	173	1,06
Biogénicas	131	0,895	126	0,864	124	0,916	126	0,940	130	0,798
Agricultura	127	0,866	120	0,823	120	0,891	113	0,846	121	0,742
Otras actividades	149	1,02	107	0,731	116	0,860	126	0,939	106	0,652
TOTAL	14616	100	14625	100	13507	100	13399	100	16286	100

En cuanto a las emisiones de NO_x, los datos anteriores evidencian que las emisiones más altas corresponden al sector del tráfico rodado, con un 51,2% en 2007, seguidas de las procedentes de la actividad de fabricación de cementos, cales y yesos con un 29,1% para el mismo año.

Tabla 6.5 Emisión total de COVNM en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE COVNM POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	COVNM (t/a)	COVNM (%)	COVNM (t/a)	COVNM (%)	COVNM (t/a)	COVNM (%)	COVNM (t/a)	COVNM (%)	COVNM (t/a)	COVNM (%)
Uso de disolventes	5079	28,9	5178	30,4	5291	31,2	5110	31,3	5105	31,8
Tráfico rodado	5049	28,7	4248	25,0	4072	24,0	3632	22,2	3079	19,2
Biogénicas	2261	12,9	2117	12,4	2073	12,2	2108	12,9	2216	13,8
Procesamiento y fabricación de productos químicos	1500	8,53	1638	9,63	1699	10,0	1710	10,5	1711	10,7
Industria petroquímica	1113	6,32	1113	6,54	1113	6,56	1113	6,81	1113	6,93
Industria alimentaria	506	2,88	598	3,52	594	3,50	641	3,92	703	4,38
Distribución de gasolina	644	3,66	615	3,61	577	3,40	549	3,36	524	3,26
Sector doméstico, comercial e institucional	465	2,64	463	2,72	473	2,79	471	2,88	476	2,96
Agricultura	455	2,59	384	2,26	393	2,32	362	2,22	380	2,37
Tratamiento de residuos sólidos	219	1,25	248	1,46	269	1,59	306	1,87	369	2,30
Otras actividades	300	1,70	410	2,41	397	2,34	338	2,07	373	2,33
TOTAL	17590	100	17012	100	16952	100	16339	100	16048	100

De acuerdo con la información de la tabla anterior, las emisiones de COVNM debidas al uso de disolventes son las más altas, alcanzando el 31,8% en 2007, seguidas de las debidas al tráfico rodado con un 19,2% para el mismo año.

Tabla 6.6 Emisión total de NH₃ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE NH ₃ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	NH ₃ (t/a)	NH ₃ (%)	NH ₃ (t/a)	NH ₃ (%)	NH ₃ (t/a)	NH ₃ (%)	NH ₃ (t/a)	NH ₃ (%)	NH ₃ (t/a)	NH ₃ (%)
Tratamiento de residuos sólidos	217	28,1	268	32,3	340	38,5	358	38,6	389	40,6
Agricultura	193	25,1	183	22,0	169	19,1	176	19,0	179	18,7
Ganadería	163	21,2	170	20,5	159	18,0	178	19,2	173	18,1
Tráfico rodado	131	16,9	131	15,8	139	15,7	142	15,3	140	14,7
Biogénicas	49,2	6,38	50,6	6,08	51,7	5,84	52,7	5,68	53,6	5,60
Otras actividades	18,1	2,34	27,4	3,30	25,8	2,92	20,4	2,20	22,7	2,37
Total general	772	100	831	100	884	100	927	100	956	100

Según los datos anteriores, se concluye que las mayores emisiones de NH₃, un 40,6% en 2007, se deben al tratamiento de residuos sólidos, seguidas de las procedentes de la agricultura con un 18,7% y de la ganadería con un 18,1% para el mismo año.

Cabe destacar que las conclusiones alcanzadas en cuanto a los principales sectores origen de la contaminación en el año 2007, son extrapolables a todo el período 2003-2007, ya que, como puede verse en las tablas anteriores, no hay variaciones significativas en la evolución de las emisiones de los diferentes sectores de actividad.

En el siguiente mapa puede verse la localización tanto de los núcleos urbanos como de las principales industrias.

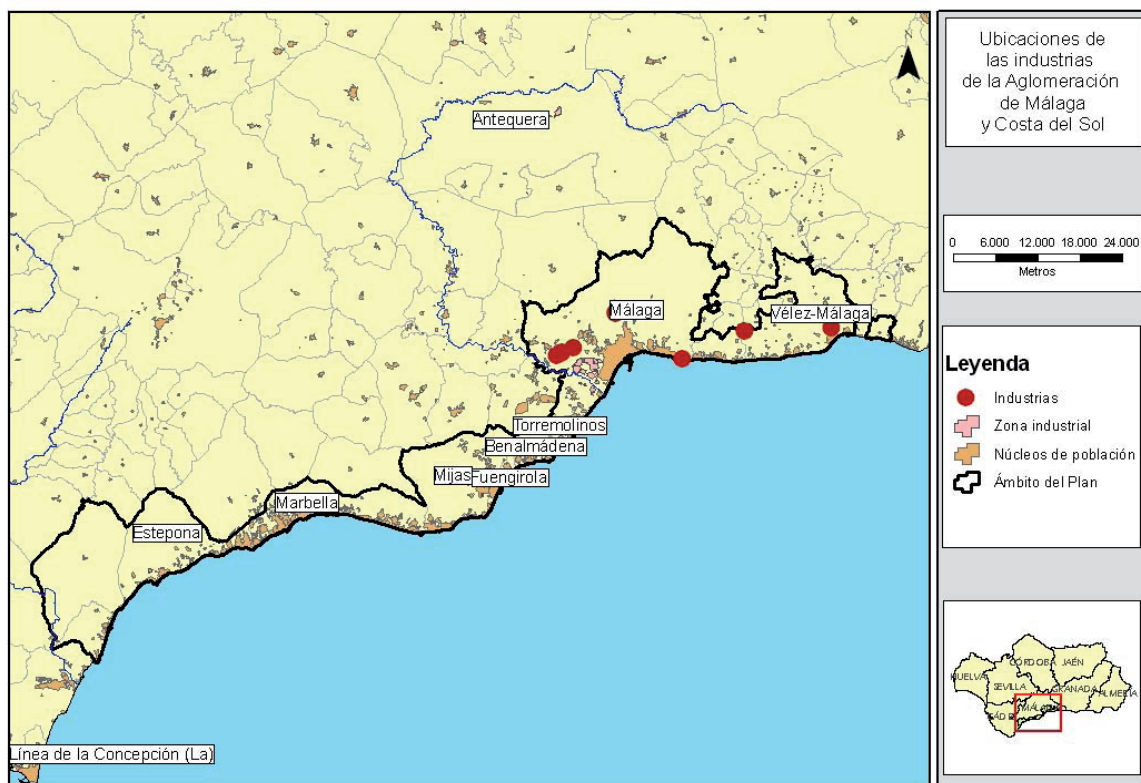


Figura 6.1 Localización de los núcleos urbanos y de las principales industrias

7 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

7.1 FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS NIVELES DE CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS EN EL AIRE

Los factores que influyen en la concentración de partículas en el aire ambiente son:

- Condiciones ambientales
- Fuentes locales de emisión de partículas
- Formación de partículas en la atmósfera
- Transporte regional de partículas

a) Condiciones ambientales

Los factores ambientales influyen tanto en el transporte y dispersión de contaminantes en la atmósfera como en la generación de partículas primarias y secundarias, y en los procesos de eliminación de partículas de la atmósfera.

A continuación se describen los diferentes factores ambientales que influyen en los niveles de concentración de partículas en la atmósfera:

- Las precipitaciones

El efecto de lavado de la precipitación sobre la atmósfera es beneficioso ya que elimina las partículas contaminantes de la atmósfera. Se produce una gran disminución en la concentración de partículas incluso con precipitaciones muy poco abundantes. La irregularidad en las precipitaciones y la alternancia de grandes periodos sin precipitaciones características del ámbito del Plan de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol limitan el potencial de autodepuración de la atmósfera, favoreciendo la acumulación de partículas en la atmósfera.

- El viento

La velocidad del viento tiene una gran influencia en la concentración de partículas en un área ya que el viento, por una parte, diluye y dispersa rápidamente los contaminantes en el área circundante pero, por otra, puede favorecer la resuspensión de polvo, sobre todo en terrenos desprovistos de vegetación en zonas áridas y semiáridas.

- La estabilidad atmosférica

El movimiento vertical es conocido como "estabilidad atmosférica". Generalmente, el aire cerca de la superficie de la tierra está más caliente durante el día debido al calentamiento por contacto con dicha superficie. A continuación, el aire más caliente sube y se mezcla con el aire frío y pesado de la atmósfera superior. Este movimiento del aire crea condiciones inestables y dispersa el aire contaminado.

- La radiación solar

La radiación solar favorece las reacciones entre los precursores de los oxidantes fotoquímicos, aumentando la concentración de los mismos y los niveles de material particulado secundario.

- La topografía

La topografía ejerce una gran influencia sobre la dispersión de contaminantes en la atmósfera.

- Cobertura del suelo

La presencia de cobertura vegetal contribuye a disminuir la concentración de partículas debido a que limita la resuspensión de partículas crustales por efecto del viento.

En los núcleos urbanos se forma el efecto denominado isla de calor, originado por el mayor calentamiento del aire en las zonas pavimentadas que asciende y es reemplazado por aire más frío del entorno del núcleo urbano y, como consecuencia de la mencionada circulación de vientos, se produce la acumulación de contaminantes sobre la ciudad.

b) Fuentes locales de emisión de partículas

Las partículas atmosféricas pueden ser emitidas por una gran variedad de fuentes de origen natural o antrópico. Respecto a los mecanismos de formación, las partículas pueden ser emitidas como tales a la atmósfera (primarias) o ser generadas por reacciones químicas (partículas secundarias).

En el ámbito del Plan, las principales fuentes de emisión de partículas primarias de origen antrópico están asociadas al tráfico rodado (emisiones de los motores de combustión interna, desgaste de neumáticos y frenos, resuspensión de partículas depositadas sobre las vías de circulación), a actividades industriales, y a actividades asociadas a la construcción, minería, actividades agrícolas e instalaciones de combustión comerciales y/o residenciales.

c) Formación de partículas en la atmósfera

Las partículas secundarias se forman en la atmósfera a partir de reacciones químicas donde intervienen los gases reactivos, principalmente el dióxido de azufre, los óxidos de nitrógeno y distintos vapores orgánicos. La importancia de las partículas de origen secundario radica en que, por un lado, constituyen una parte importante de las partículas de origen antrópico y, por otro, están contenidas en su mayor parte en el rango de las partículas finas.

Otros procesos de formación de partículas en la atmósfera de gran importancia son la condensación de humedad y vapores tanto orgánicos como inorgánicos sobre partículas preexistentes, ya sean primarias o secundarias, y la coagulación de partículas.

d) Transporte regional de partículas

Los fenómenos de transporte de partículas de otras regiones pueden tener una gran influencia en los niveles de concentración de partículas, pudiendo darse fenómenos de transporte de masas envejecidas de ámbito regional o transporte de masas de aire sahariano muy cargado en materia mineral.

7.2 CONTRIBUCIÓN DE LAS FUENTES LOCALES A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE PM₁₀

En el presente apartado se evalúa la contribución de las emisiones de las fuentes locales a los niveles de inmisión de PM₁₀ registrados en el ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

La determinación de la contribución de las emisiones de ciertas fuentes locales a los niveles de inmisión se ha llevado a cabo mediante la aplicación de modelos de dispersión atmosférica recomendados por la Agencia para la Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos (EPA), como complemento a los estudios de caracterización química realizados y la realización de un inventario de emisiones.

Para la modelización de la dispersión de PM₁₀, se consideran las emisiones procedentes de actividades industriales y canteras, así como las emisiones procedentes del tráfico rodado (gases de escape y desgaste de neumáticos y frenos) en el ámbito territorial del Plan.

Finalmente, se contrastan los resultados de la modelización con los datos de caracterización química al objeto de identificar cuáles son las fuentes principales de emisión de PM₁₀ de origen antrópico, con la finalidad de establecer medidas para controlar o reducir las emisiones para permitir el cumplimiento de los valores límite establecidos en la legislación.

La modelización de la dispersión de PM₁₀ en el ámbito del Plan incluye las siguientes fuentes locales de emisión de partículas:

- Tráfico rodado: se consideran las emisiones procedentes de los motores de combustión interna de los vehículos y las partículas procedentes del desgaste de neumáticos y frenos
- Actividades industriales (aquellas que en su conjunto contribuyen al menos al 95% de las emisiones inventariadas de PM₁₀ en el ámbito del Plan) y canteras con una superficie superior a 25 ha

Los modelos de dispersión atmosférica empleados predicen la contribución de las fuentes modelizadas para todas las horas del año, no considerando la acumulación de partículas en la atmósfera (persistencia en horas sucesivas de las contribuciones calculadas en las horas anteriores).

La modelización realizada no incluye las siguientes contribuciones a los niveles de inmisión de partículas en la atmósfera:

- Resuspensión del material particulado depositado sobre las vías de circulación por efecto del tráfico de vehículos
- Resuspensión de materia crustal por efecto del viento
- Emisiones derivadas de la circulación de vehículos por caminos sin asfaltar
- Emisiones procedentes de los sectores comercial, institucional, doméstico y agrícola y ganadero
- Formación de partículas secundarias, tanto orgánicas como inorgánicas
- Condensación y coagulación de partículas sobre partículas preexistentes

Las fuentes de emisión no incluidas en la modelización serán analizadas de forma cualitativa, valorando los resultados de la caracterización química y tomando como referencia bibliografía al respecto.

7.2.1 METEOROLOGÍA REPRESENTATIVA PARA APLICACIÓN DE MODELOS DE DISPERSIÓN

Las condiciones de dispersión de los contaminantes dependen en gran medida de la climatología existente en la zona de estudio. Todos los parámetros meteorológicos intervienen de manera más o menos directa en los fenómenos de difusión atmosférica. El viento y la estabilidad atmosférica son los más importantes ya que influyen directamente en los fenómenos de dispersión. Estos parámetros, a su vez, vienen regidos por la distribución de los campos de temperatura, de presión y de humedad, los cuales mantienen una estrecha relación con la radiación solar, la nubosidad, la insolación, etc.

Por tanto, los datos meteorológicos utilizados como datos de entrada a los modelos de dispersión deben representar con el mayor grado de exactitud posible las condiciones climatológicas de la zona de estudio.

Dentro del ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, se han analizado los datos registrados en las estaciones de Málaga Puerto (perteneciente a la Red de Estaciones Principales de AEMET) y Faro Punta Doncella (perteneciente a la Red de Estaciones Meteorológicas Automáticas de AEMET).

Tras el análisis de los datos meteorológicos de partida correspondientes a las series anuales de valores medios horarios en el periodo 2003-2008, se selecciona el año 2006 como representativo de las condiciones climatológicas de la zona, tal y como se describe en el Apartado 4.5.

7.2.2 MODELIZACIÓN DEL TRÁFICO

La modelización del tráfico se lleva a cabo mediante el modelo de dispersión de fuentes móviles CAL3QHC¹; a partir de los datos de volumen de tráfico en las vías consideradas y los factores de emisión de los vehículos, entre otros parámetros a considerar.

A continuación, se presentan los datos de partida y resultados obtenidos en la modelización de las emisiones de PM₁₀ procedentes del tráfico rodado en el entorno de las estaciones de medida de la calidad del aire ubicadas dentro del ámbito territorial del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

a) Selección de las zonas de tráfico a modelizar

La selección de las áreas a modelizar se realiza teniendo en cuenta la ubicación de las estaciones de medida de la RVCCAA, así como otros puntos que se consideren de interés en cada caso. Se define un área de 3 km x 3 km en torno a la estación de inmisión o punto de interés y se determinan las vías de tráfico significativas a incluir en el modelo, así como la intensidad de tráfico horaria y el factor de emisión de los vehículos que circulan por cada vía.

Las estaciones de la RVCCAA que miden niveles de inmisión de PM₁₀ dentro del ámbito del Plan son: Carranque, El Atabal y Marbella. El Atabal y Marbella son estaciones de fondo y de tipo suburbano, por tanto, dado que se encuentran localizadas en zonas donde el tráfico no es significativo, no se realiza modelización del tráfico en su entorno.

En cuanto a Carranque, cabe indicar que se trata de una estación de fondo y de tipo urbano, ubicada en una zona deportiva en el interior de la ciudad de Málaga. Por tanto, la zona seleccionada para realizar la modelización del tráfico en Málaga incluye las principales vías del casco urbano de la ciudad, así como las vías próximas a dicha estación de inmisión.

Además, se realiza una modelización del tráfico en la ciudad de Marbella, seleccionando aquellas vías que se consideran más significativas.

b) Datos generales de la modelización

En primer lugar deben definirse las hipótesis de trabajo del caso a modelizar que consigan una simulación más cercana a la realidad del proceso de dispersión atmosférica, indicándose el tipo de dispersión (urbana, en este caso), la longitud de la rugosidad superficial en función del tipo de usos del suelo y la velocidad de deposición de las partículas, entre otras variables.

Cabe indicar que las partículas procedentes de las emisiones directas de los motores de combustión de los vehículos se encuentran mayoritariamente en el rango de tamaño de las partículas ultrafinas. Por tanto, la velocidad de deposición considerada en la modelización del tráfico es la correspondiente a partículas de este tamaño.

A continuación, se definen las condiciones meteorológicas representativas de la zona de estudio. Como se indicó anteriormente, la modelización del tráfico se llevará a cabo tomando como referencia la meteorología del año 2006 en la estación de Málaga Puerto (perteneciente a la Red de Estaciones Principales de AEMET).

¹ CAL3QHC es un modelo gaussiano no reactivo que ha sido desarrollado por la EPA y por CALTRANS (California Department of Transportation).

Para la simulación de la dispersión de las emisiones procedentes del tráfico se requiere la definición de las vías de circulación en la zona seleccionada, indicando el volumen de tráfico horario de cada vía así como el factor de emisión horario considerado.

La evolución horaria del tráfico en cada una de las vías consideradas se determina a partir de los datos proporcionados por la Delegación de Movilidad Urbana, Tráfico, Transporte y Metro del Ayuntamiento de Málaga, para días laborables y festivos. Asimismo, para la modelización de Marbella, los datos utilizados son aquellos publicados por la Dirección General de Tráfico complementados con estimaciones de IMD según el tipo de vía a modelar, para vías urbanas sin información en base a controles de intensidad de circulación.

Por otro lado, los factores de emisión considerados se determinan mediante la aplicación del modelo COPERT IV, a partir del parque de vehículos y las pautas de conducción, entre otros factores. COPERT IV estima las emisiones procedentes de los motores de combustión interna y del desgaste de frenos y neumáticos. Los factores de emisión de cada vía se definirán según el tipo de vía, asignándole una velocidad media de circulación a cada franja horaria considerada, según un patrón de circulación estándar (a mayor intensidad de tráfico, menor velocidad de circulación). Por tanto, para cada franja horaria se calcula un factor de emisión de PM_{10} , en función de la velocidad media de conducción y considerando, además, la distancia recorrida y el ratio de vehículos ligeros y pesados. De esta forma se consideran las horas punta, las horas valle y las horas intermedias de circulación de vehículos.

Para evaluar la contribución del tráfico a los niveles de inmisión de PM_{10} , se define una malla de receptores (de 15 m de resolución) que cubre todo el área de estudio y se determinan una serie de puntos de interés para analizar los resultados obtenidos.

Una vez realizada la modelización, se determina la contribución del tráfico a los niveles de inmisión, calculándose dicha contribución a los siguientes parámetros estadísticos:

- Valor medio anual de PM_{10}
- Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10}

c) Modelización del tráfico en Málaga

La estación de Carranque se ubica en una zona deportiva próxima a la Calle del Obispo Ángel Herrera Oria, en las coordenadas UTM (HUSO 30, ED-1950): 370.845 m, 4.064.954 m. Es una estación de fondo y de tipo urbano.

El área de modelización del tráfico se define en torno a las principales vías del casco urbano de Málaga, analizando a continuación la intensidad de tráfico en las vías de circulación incluidas en la zona seleccionada.

Según la evolución del tráfico horario durante un día laborable, se puede observar que los periodos en los que tienen lugar la mayor densidad de circulación de vehículos son de 8:00-10:00, de 12:00-14:00 y de 19:00-22:00. Asimismo, el periodo de 3:00-5:00 es el de menor intensidad de tráfico en la vía.

La Figura 7.1 representa la contribución del tráfico en la zona a la media anual de PM_{10} . Tal y como puede observarse, las concentraciones más altas de PM_{10} se producen en las vías con mayores valores de IMD y en los puntos más complejos (intersecciones, rotondas, etc.), encontrándose el máximo en la Avda. de Andalucía y muy próximo a la Calle Virgen de la Estrella. Se obtiene un valor máximo en la malla, de 5,38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 600 m al SE de la estación de inmisión de Carranque.

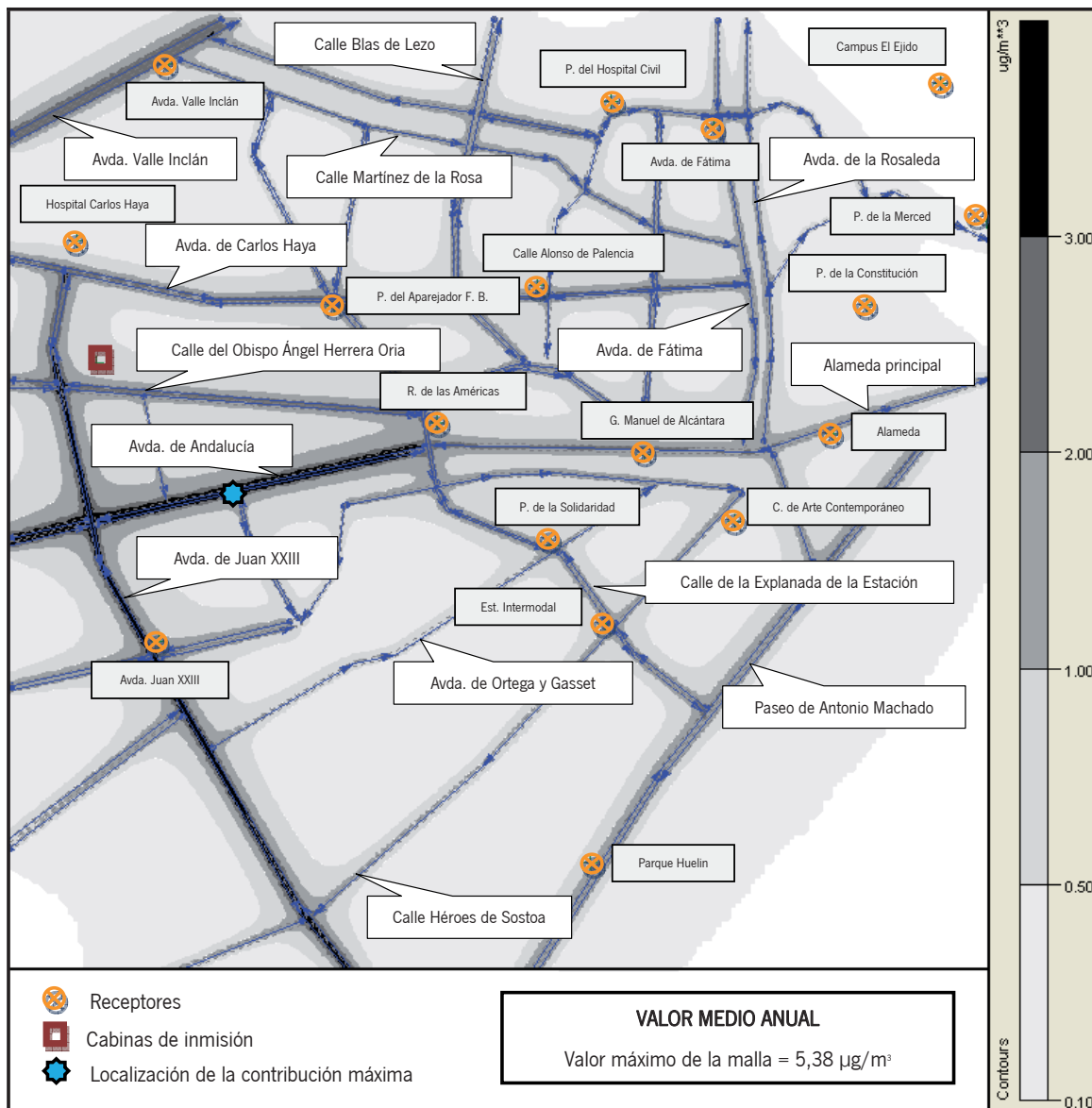


Figura 7.1 Contribución del tráfico a la media anual de PM₁₀

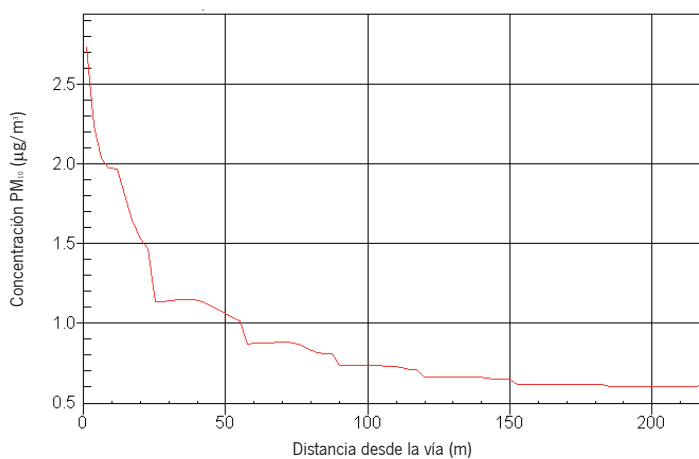
La tabla siguiente contiene los valores de los parámetros estadísticos indicados anteriormente obtenidos en las estaciones de inmisión, así como en los puntos de interés considerados.

Tabla 7.1 Contribución del tráfico a los niveles de inmisión de PM₁₀ en receptores discretos

CONTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE PM ₁₀ EN RECEPTORES DISCRETOS		
RECEPTOR	MEDIA ANUAL PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PERCENTIL 90,41 DIARIO PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Plaza del Hospital Civil	0,45	0,77
Campus El Ejido	0,02	0,06
Plaza de la Merced	0,08	0,16
Calle Larios/ Plaza de la Constitución	0,15	0,27
Plaza del Aparejador Federico Bermúdez	1,57	2,14
Hospital Carlos Haya	0,40	0,74
Estación de inmisión Carranque	0,69	1,03
La Alameda	0,76	1,01
Glorieta Manuel de Alcántara	1,21	1,52
Plaza de la Solidaridad	1,10	1,55
Centro de Arte Contemporáneo	0,53	0,71
Estación intermodal	1,11	1,76
Parque Huelin	0,82	1,38
Avda. de Fátima	0,87	1,28
Avda. Valle Inclán	1,02	1,78
Rotonda de las Américas	1,01	1,43
Calle Alonso de Palencia	0,77	1,20
Avda. Juan XXIII	1,64	2,03
Máximo de la Malla	5,38	6,62

Tal y como puede observarse en la Tabla 7.1, los valores más altos de los parámetros estadísticos analizados en los puntos de interés considerados, se producen en los receptores ubicados en la Avda. Juan XXIII y la Plaza del Aparejador Federico Bermúdez.

La Figura 7.2 representa la evolución de la concentración de PM₁₀ con la distancia a la Avda. de Andalucía, que es la vía con mayor IMD en la zona de estudio. Como puede observarse, en el tramo 0 - 50 m la concentración disminuye rápidamente, de 2,7 a 1,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. A partir de 50 m, la concentración disminuye gradualmente hasta un valor aproximado de 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Figura 7.2 Evolución de la concentración de PM₁₀ con la distancia. Avda. de Andalucía

d) Modelización del tráfico en Marbella

El área de modelización del tráfico se define en torno a las principales vías del casco urbano de Marbella, analizando a continuación la intensidad de tráfico en las vías de circulación incluidas en la zona seleccionada.

Según la evolución del tráfico horario durante un día laborable, se puede observar que los periodos en los que tienen lugar la mayor densidad de circulación de vehículos son de 8:00-10:00, de 13:00-15:00 y de 18:00-20:00. Asimismo, el periodo de 3:00-6:00 es el de menor intensidad de tráfico en la vía.

La siguiente figura representa la contribución del tráfico en la zona a la media anual de PM₁₀. Tal y como puede observarse, las concentraciones más altas de PM₁₀ se producen en las vías con mayores valores de IMD y en los puntos más complejos (intersecciones, rotondas, etc.), encontrándose el máximo en un punto de la Carretera Nacional 430. Se obtiene un valor máximo en la malla, de 3,94 µg/m³.

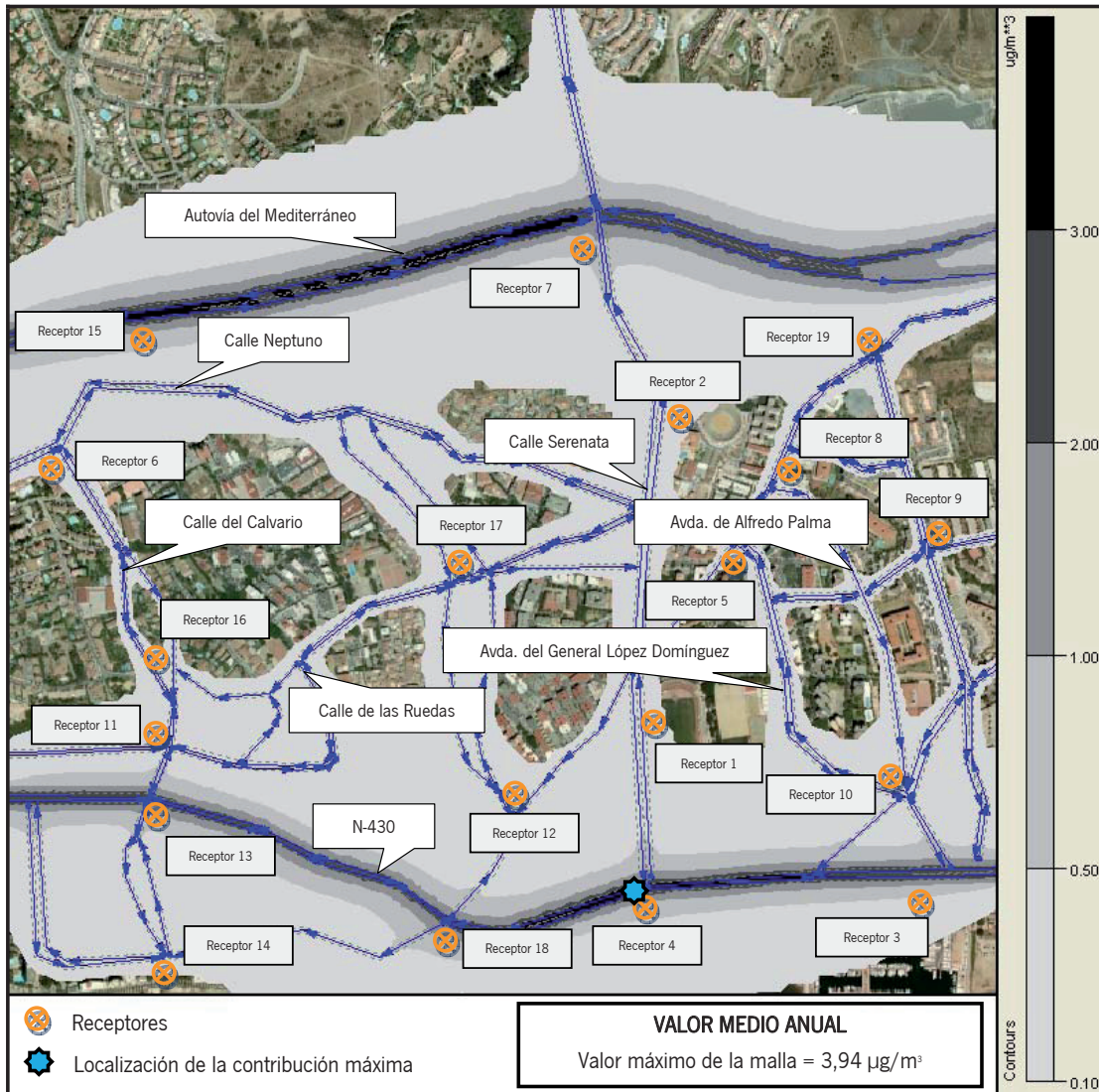


Figura 7.3 Contribución del tráfico a la media anual de PM₁₀. Marbella

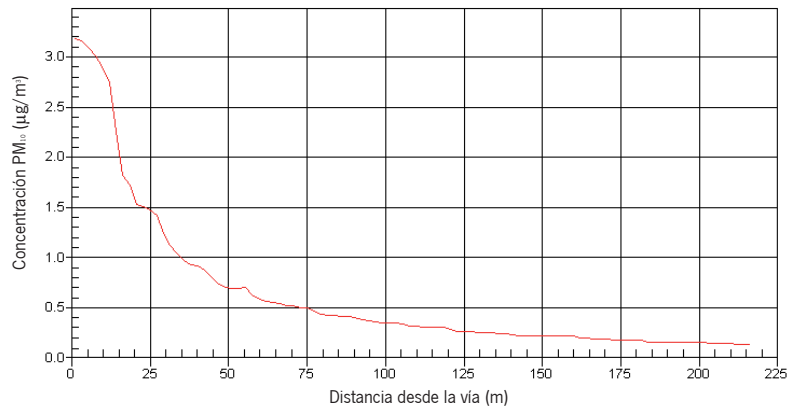
La tabla siguiente contiene los valores de los parámetros estadísticos indicados anteriormente obtenidos en los puntos de interés considerados.

Tabla 7.2 Contribución del tráfico a los niveles de inmisión de PM₁₀ en receptores discretos

CONTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE PM ₁₀ EN RECEPTORES DISCRETOS		
RECEPTOR	MEDIA ANUAL PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PERCENTIL 90,41 DIARIO PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Receptor 1	0,13	0,18
Receptor 2	0,13	0,26
Receptor 3	0,40	0,66
Receptor 4	0,94	1,52
Receptor 5	0,11	0,21
Receptor 6	0,14	0,25
Receptor 7	0,12	0,18
Receptor 8	0,11	0,18
Receptor 9	0,19	0,31
Receptor 10	0,20	0,33
Receptor 11	0,14	0,26
Receptor 12	0,59	1,00
Receptor 13	0,32	0,50
Receptor 14	0,08	0,12
Receptor 15	0,16	0,30
Receptor 16	0,97	1,76
Receptor 17	0,62	1,07
Receptor 18	0,46	0,81
Receptor 19	0,84	1,49
Máximo de la Malla	3,94	4,58

Tal y como puede observarse en la Tabla 7.2, los valores más altos de los parámetros estadísticos analizados en los puntos de interés considerados, se produce en el receptor 4, ubicado en la Carretera Nacional 340, próximo a la Travesía Huerta Los Cristales, y en el receptor 16, localizado junto a la Calle del Calvario.

La Figura 7.4 representa la evolución de la concentración de PM₁₀ con la distancia a la Autovía del Mediterráneo. Como puede observarse, en el tramo 0-50 m la concentración disminuye rápidamente, de 3,2 a 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. A partir de 50 m, la concentración disminuye gradualmente hasta un valor aproximado de 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Figura 7.4 Evolución de la concentración de PM₁₀ con la distancia. Autovía del Mediterráneo

7.2.3 MODELIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y CANTERAS

La modelización de las actividades industriales y canteras se lleva a cabo mediante el modelo de dispersión de fuentes estacionarias AERMOD², a partir de los datos de las fuentes de emisión, la topografía y la meteorología de la zona, entre otros parámetros a considerar.

A continuación se presentan los datos de partida y los resultados obtenidos en la modelización de las actividades industriales y canteras en el ámbito del Plan de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

a) Datos de las instalaciones y canteras

Las instalaciones industriales consideradas en la modelización del ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol son las que se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 7.3 Instalaciones consideradas en la modelización

INSTALACIONES CONSIDERADAS EN LA MODELIZACIÓN	
INSTALACIONES INDUSTRIALES	ACTIVIDAD PRINCIPAL
CEMENTOS GOLIAT	Cemento, cales y yesos
CEYFOR, S.C.A.	Industria de materiales no metálicos
CERÁMICA CAPELLANÍA, S.C.A.	Industria de materiales no metálicos
FÁBRICA DE LADRILLOS "EL PRADO"	Industria de materiales no metálicos
CERÁMICA LOS ASPERONES, S.C.A.	Industria de materiales no metálicos
CERÁMICA GARGAMEL	Industria de materiales no metálicos
CERÁMICA LAS DELICIAS DE CAMPANILLAS, S.C.A.	Industria de materiales no metálicos
INDUCERAMA, S.L.	Industria de materiales no metálicos
CERÁMICA DE CAMPANILLAS, S.C.A.	Industria de materiales no metálicos

El criterio a seguir ha sido la modelización de aquellas actividades industriales cuyas emisiones supongan el 95% de las emisiones industriales totales de PM₁₀ en el ámbito del Plan.

La ubicación de los focos de cada una de las instalaciones que se incluyen en el modelo, así como las características principales de los mismos (altura de chimenea, tasa de emisión, diámetro de la chimenea de salida, velocidad de salida y temperatura de los gases, etc.) se extraen del Registro Europeo de emisión y transferencia de contaminantes (PRTR) y del Inventario de emisiones a la atmósfera en Andalucía.

Otro aspecto importante que se considera es la dispersión de partículas como consecuencia de las actividades de extracción de materiales en explotaciones y canteras, que puedan afectar notablemente a la calidad del aire en la zona. Se incluyen en el modelo, aquellas canteras activas, de acuerdo a la "Actualización del Inventario de canteras, graveras y minas" (año 2006), que deben notificar sus emisiones al Registro PRTR (área > 25 ha). La estimación de las emisiones procedentes de las actividades que se llevan a cabo en las distintas explotaciones se ha realizado mediante la determinación de factores de emisión de PM₁₀, teniendo en cuenta las referencias siguientes:

- US EPA AP42, Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors (United States Environmental Protection Agency)
- Emission Calculation Fact Sheet (Michigan Department of Environmental Quality)
- EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook (European Environment Agency)
- Coordinated European Particulate Matter Emission Inventory Program-CEPMEIP Database-Emission Factors³

A partir de las fuentes anteriores, se calcula un factor de emisión determinado teniendo en cuenta el tipo de material extraído en la explotación (arena, grava, caliza, arcilla, cobre, zinc, etc.) y considerando aquellas operaciones propias de la actividad tales como: cribado, trituración primaria, trituración secundaria, almacenamiento, extracción, voladuras, etc.

El cálculo de las emisiones de cada cantera se lleva a cabo teniendo en cuenta la producción anual media de cada tipo de cantera. Estos datos se obtienen de la Estadística de la Producción Minera en Andalucía, publicados por la Unidad de Estadística de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo.

² AERMOD es un modelo de penacho en régimen permanente desarrollado por la EPA para el estudio de fenómenos de contaminación.

³ El programa CEPMEIP se inició paralelamente al programa EMEP, apoyado por la Agencia Europea de medio Ambiente (EEA), para desarrollar metodologías de cálculo de factores de emisión de partículas primarias (PM₁₀).

b) Modelo digital del terreno

Para reproducir el efecto de la orografía del terreno en el comportamiento de los penachos, se utilizan las cotas sobre el nivel del mar de cada uno de los nudos receptores.

Por ello, se ha elaborado una malla digital de dimensiones 64,5 km en dirección Norte-Sur y 126 km en dirección Este-Oeste, integrando el ámbito del Plan de Málaga y la Costa del Sol. Esta malla se ha obtenido a partir de un Modelo Digital de Elevación del Terreno, elaborado a partir de cartografía digital publicada por el IGN-CNIG. Asimismo, se define una malla de mayor densidad centrada en cada una de las instalaciones industriales.

c) Receptores discretos

Con objeto de evaluar la contribución a los niveles de inmisión de PM₁₀ en determinados puntos de interés, se definen una serie de receptores discretos en el área de estudio.

Se han definido receptores en todos los municipios del ámbito del Plan de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, así como en la localización de las estaciones de inmisión, con objeto de comparar los resultados del modelo con los valores registrados en las estaciones.

d) Resultados del modelo

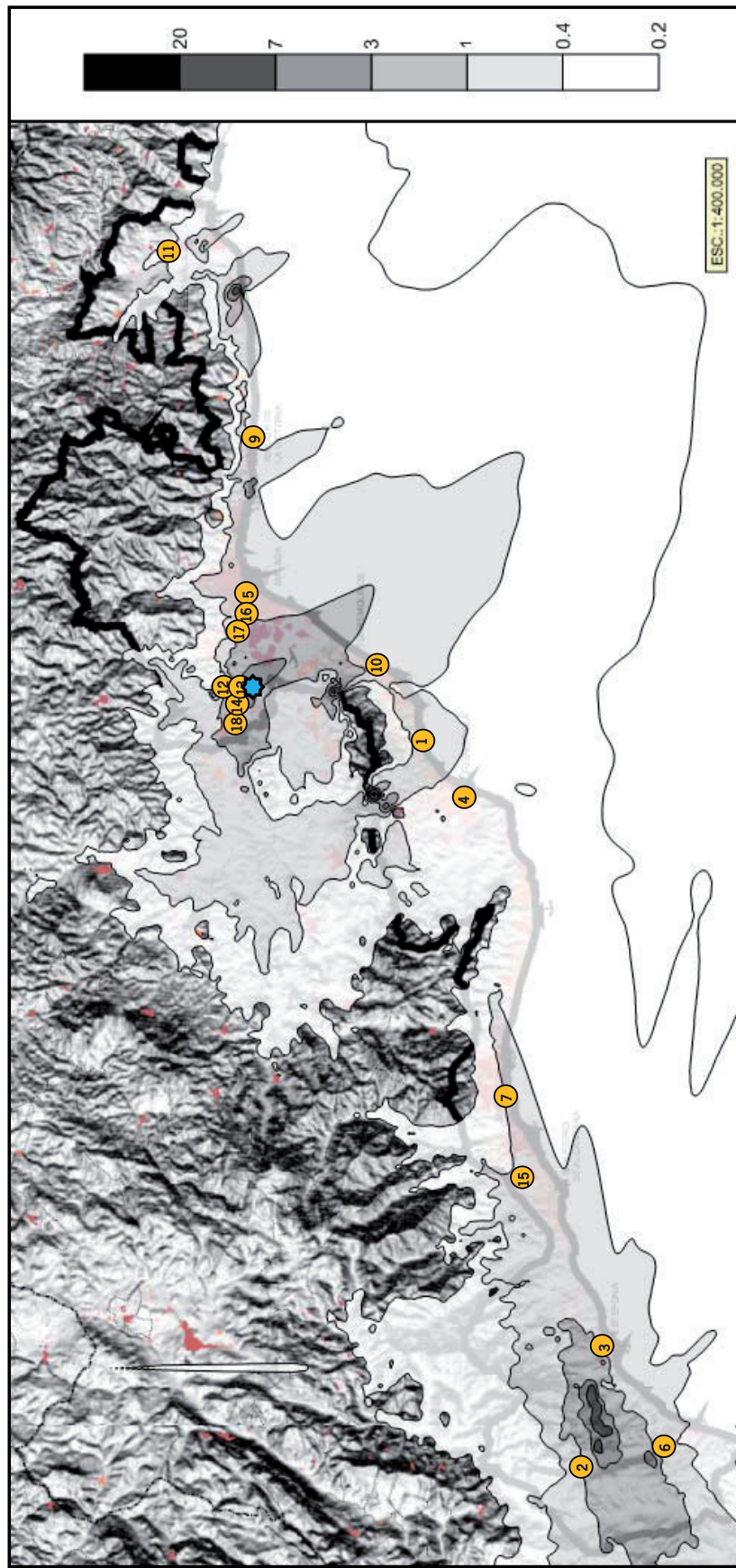
Una vez realizada la modelización de la dispersión de contaminantes, se recogen en la tabla siguiente los resultados obtenidos en receptores discretos de los siguientes parámetros estadísticos:

- Valor medio anual de PM₁₀
- Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀

Tabla 7.4 Resultados de la modelización de la dispersión de PM₁₀ procedentes de actividades industriales y canteras

RESULTADOS DE LA MODELIZACIÓN DE LA DISPERSIÓN DE PM ₁₀ PROCEDENTES DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y CANTERAS					
	RECEPTORES	COORDENADA X, m (HUSO 30)	COORDENADA Y, m (HUSO 30)	MEDIA ANUAL PM ₁₀ (µg/m³)	PERCENTIL 90,41 DIARIO PM ₁₀ (µg/m³)
MUNICIPIOS	Benalmádena (1)	359.458	4.051.382	0,30	0,57
	Casares (2)	296.429	4.035.833	0,72	1,77
	Estepona (3)	307.588	4.033.743	0,70	1,28
	Fuengirola (4)	354.749	4.045.930	0,31	0,29
	Málaga (5)	372.183	4.064.742	0,71	1,56
	Manilva (6)	298.054	4.028.425	0,50	1,11
	Marbella (7)	328.698	4.042.074	0,42	0,44
	Mijas (8)	353.538	4.051.326	0,26	0,19
	Rincón de la Victoria (9)	385.628	4.064.351	0,39	0,89
	Torremolinos (10)	366.026	4.054.149	0,86	2,03
	Velez-Málaga (11)	401.985	4.071.302	0,25	0,40
	Campanillas (12)	363.499	4.066.086	2,43	5,93
	Pilar del Prado (13)	363.495	4.065.341	6,05	13,96
	Los Mancegas (14)	362.745	4.065.591	2,00	4,18
ESTACIONES DE INMISIÓN (RVCCAA)	Marbella (15)	322.789	4.041.233	0,42	0,57
	Carranque (16)	370.845	4.064.954	0,83	1,92
	El Atabal (17)	369.251	4.066.079	0,77	1,43
	Campanillas (18)	360.727	4.066.024	1,15	2,79
Máx. malla				40,20	99,57
COORDENADA X, m (HUSO 30)				363.996,2	363.996,2
COORDENADA Y, m (HUSO 30)				4.064.338,3	4.064.338,3
VALORES LÍMITE (µg/m³)				40	50

A continuación, se representan las líneas de isoconcentración para la media anual y el percentil 90,41 de los valores medios horarios de PM₁₀.



★ Localización de la contribución máxima

Figura 7.5 Media anual de PM₁₀ (µg/m³)

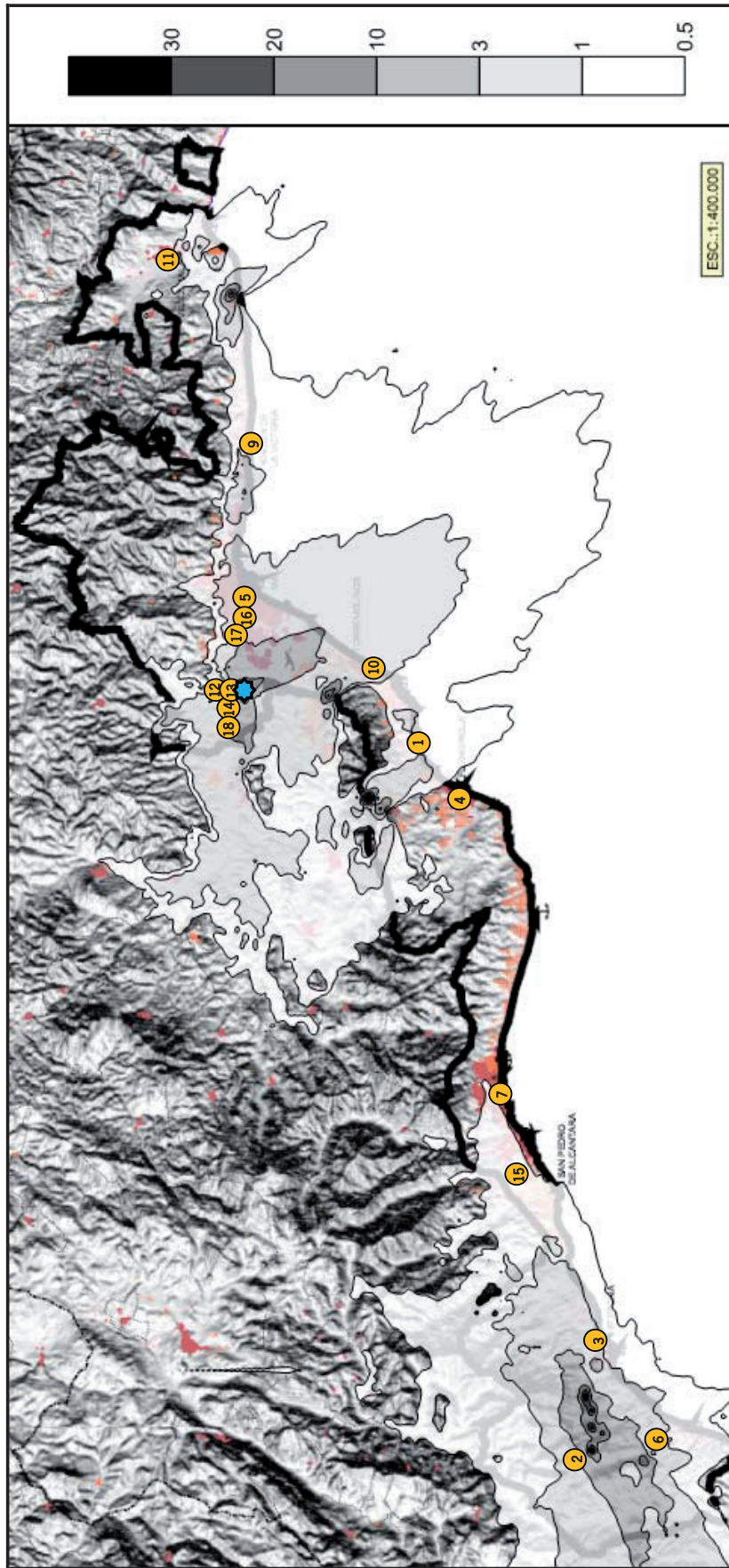


Figura 7.6 Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10} ($\mu g/m^3$)

Tal y como puede observarse, los valores más altos de la media anual de PM_{10} en receptores discretos se producen en Pilar del Prado y Campanillas, resultando de 6,05 y 2,43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, respectivamente. Asimismo, los valores más altos para el Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10} en receptores discretos se producen igualmente en ambos receptores, resultando de 13,96 y 5,93 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, respectivamente.

Por otro lado, en cuanto a los valores registrados en las estaciones de inmisión, se observa que los valores más altos se producen en la estación de Campanillas.

Los valores de contribución máxima que se producen en el ámbito de estudio tanto para la media anual como para el Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10} son de 40,2 y 99,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respectivamente, localizándose el máximo (en ambos casos) en una zona industrial al oeste de la ciudad de Málaga.

7.3 DETALLE DE LOS FACTORES RESPONSABLES DE LA SUPERACIÓN. VALORACIÓN DE RESULTADOS

7.3.1 MATERIA MINERAL

La materia mineral o crustal es el principal componente del material particulado de acuerdo con la caracterización resumida en el Apartado 5.4, con niveles medios de PM_{10} de 19,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en Carranque (17,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ según el análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor) y con aportaciones diarias superiores a 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para el 20% de los días muestreados.

Las fuentes de materia mineral que potencialmente puede contribuir a los niveles de PM_{10} son:

- Intrusiones de aire sahariano
- Resuspensión de materia mineral por efecto del viento
- Resuspensión de materia mineral por efecto del tráfico rodado en vías pavimentadas
- Suspensión de materia mineral por tráfico en vías sin asfaltar
- Actividades extractivas
- Obras de construcción
- Actividades industriales de producción de materiales de construcción

a) Intrusiones de aire sahariano

Las intrusiones de aire sahariano se identifican de acuerdo al procedimiento para identificación de episodios naturales africanos de PM_{10} y $PM_{2.5}$ desarrollado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Universidad Nova de Lisboa para el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de España y el Ministerio do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional de Portugal. Este procedimiento permite identificar los episodios de intrusión de aire sahariano y estimar la carga en materia mineral de cada episodio.

Los niveles de concentración de PM_{10} analizados en el Apartado 5.2 ya han descontado la carga mineral procedente de intrusiones de aire sahariano, lo que no ocurre con los datos de caracterización de partículas del Apartado 5.4. La contribución de las intrusiones de aire sahariano a la media anual de PM_{10} oscila entre 5 - 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en los años 2007 y 2008, años en que tuvo lugar la caracterización química resumida en el Apartado 5.4.

b) Resuspensión de materia mineral por efecto del viento

Este aporte de material particulado combina causas naturales (velocidad y dirección del viento, temperatura y humedad de la atmósfera y del suelo) con causas antropogénicas (eliminación de la cubierta vegetal).

No existe metodología para descartar el aporte de esta fuente de materia mineral, no siendo posible discriminar por caracterización química los aportes de esta fuente de los de otras fuentes de materia mineral.

De la bibliografía consultada se extraen las siguientes conclusiones:

- La aridez de los suelos en el sur peninsular favorece una elevada resuspensión de partículas crustales
- La escasa cobertura vegetal y la alta irradiación solar favorece el calentamiento del suelo y la creación de celdas de convección que producen corrientes ascendentes de aire que arrastran el material particulado depositado en el suelo

En base a la información analizada se puede concluir que la resuspensión de materia mineral por efecto del viento puede suponer una importante contribución a los niveles de fondo de material particulado de origen mineral en Málaga.

c) Resuspensión de material particulado depositado en vías de circulación por efecto del tráfico rodado

Sobre las vías de circulación se puede depositar material particulado por sedimentación de las partículas atmosféricas o bien por arrastre de material hacia las vías de circulación (arrastre de suelo por lluvia, desprendimiento de material adherido a los neumáticos de vehículos, pérdida de material de vehículos de carga, etc.). Aunque no todo el material depositado sobre las vías de

circulación es de naturaleza mineral, la materia crustal sí supone su principal constituyente, y por tanto las emisiones derivadas de la resuspensión será principalmente materia mineral.

El paso de vehículos produce la disminución de tamaño del material depositado sobre la calzada y la resuspensión de partículas.

El factor de emisión de la Agencia de Protección Ambiental de E.E.U.U. (EPA AP42 Paved roads) depende principalmente de la carga de partículas de tamaño inferior a $75 \mu\text{m}$ ($\text{PM}_{7.5}$) por unidad de superficie de calzada, existiendo una gran viabilidad de este parámetro.

No se ha acometido la modelización de estas emisiones debido a la ausencia de información sobre carga de $\text{PM}_{7.5}$ en las calzadas. Estimaciones basadas en el valor por defecto y un valor intermedio entre el valor por defecto y el peor caso considerado por AP42 sitúan las emisiones por esta causa en el rango situado entre 1 y 4 veces las emisiones debidas a los tubos de escape de vehículos y desgaste de frenos y neumáticos, por lo que se considera como una contribución significativa a los niveles de inmisión de partículas.

d) Suspensión de material mineral por tráfico en vías sin asfaltar

El tráfico de vehículos por vías sin asfaltar supone una importante fuente de emisión de partículas gruesas, con una influencia centrada principalmente en el entorno del camino. No obstante, aproximadamente el 30% de las emisiones asociadas a paso de vehículos por caminos sin asfaltar son PM_{10} . Por tanto, la red de caminos sin asfaltar puede contribuir a los niveles de concentración de PM_{10} , en concreto como un aporte más a la fracción mineral.

e) Actividades extractivas

Las actividades extractivas suponen una importante fuente de emisión con incidencia directa significativa en el entorno de las canteras, pero con una baja contribución a los niveles de inmisión medios anuales en los núcleos urbanos.

Adicionalmente a la incidencia directa, la persistencia de partículas en la atmósfera y posterior transporte puede dar lugar a niveles algo superiores a los resultados del modelo en las zonas colindantes a las áreas de influencia de las canteras.

f) Obras de construcción / Fabricación de materiales de construcción

Los materiales de construcción están formados principalmente por material mineral, por lo que las obras de construcción constituyen fuentes locales de emisión de partículas crustales de origen antrópico, tanto por emisiones fugitivas derivadas del trasiego de materiales pulverulentos como por aporte de materia mineral a las vías de circulación, favoreciendo así la resuspensión por el tránsito de vehículos. De igual forma las instalaciones industriales de producción de materiales de construcción pueden emitir partículas minerales, tanto por focos canalizados como emisiones no canalizadas.

7.3.2 TRANSPORTE REGIONAL

La carga de material particulado procedente de otras zonas contribuye de manera muy significativa a los niveles de inmisión en Carranque, pudiendo destacar:

- Transporte de materia mineral desde el norte de África
- Transporte de materia mineral desde zonas rurales del entorno
- Transporte de masas de aire envejecidas caracterizadas por su contenido en compuestos inorgánicos secundarios
- Transporte de aire cargado en aerosol marino procedente de la franja costera

Los efectos del transporte de materia mineral desde largas distancias o entornos cercanos han sido ya comentados en el apartado anterior.

El transporte de masas de aire envejecidas con alto contenido en compuestos inorgánicos secundarios (del orden de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) supone otra de las principales contribuciones a los niveles de PM_{10} en Málaga, procediendo estos compuestos secundarios de precursores gaseosos emitidos tanto localmente como de fuera del ámbito del Plan. La influencia ha sido puesta de manifiesto tanto por el análisis de contribución de fuentes de modelo receptor como por la caracterización química de compuestos inorgánicos secundarios (Apartado 5.4).

7.3.3 TRÁFICO RODADO

El análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor (Apartado 5.4) identifica en Carranque un factor de 11,8 asociado a tráfico y adicionalmente a otras fuentes locales antropogénicas.

El análisis químico del material particulado (Apartado 5.4) muestra una contribución de la materia carbonosa a la media anual de PM_{10} de $8,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en Carranque (valor situado en la parte media del rango de estaciones de fondo urbano), siendo el tráfico rodado

la principal fuente de emisión de materia carbonosa. En cuanto a Sb (elemento traza característico del tráfico), la concentración en Carranque se encuentra en la parte medio-baja del rango de estaciones de fondo urbano.

La materia carbonosa asociada al tráfico rodado tiene su origen en

- Emisiones directas de los motores de los vehículos
- Condensación de vapores orgánicos
- Formación de partículas orgánicas secundarias por reacción fotoquímica de precursores orgánicos

Otras contribuciones del tráfico rodado a los niveles de inmisión de PM₁₀ diferentes a la materia carbonosa, adicionales a la resuspensión por efecto del tráfico ya analizado son:

- Desgaste de frenos y neumáticos
- Formación de partículas inorgánicas secundarias, fundamentalmente a partir de las emisiones de NO_x
- Efecto "semilla" de las partículas ultrafinas emitidas por los tubos de escape, que actúan como núcleos de condensación de los precursores gaseosos, facilitando así el incremento de los niveles de material particulado

La modelización del tráfico realizada, que incorpora las emisiones directas de tubos de escape y de desgaste de frenos y neumáticos, predice una contribución a los niveles medios anuales de PM₁₀ en el rango 1,5 - 5,4 µg/m³ para los "hotspots" de tráfico y en el rango 0,4 - 1,1 µg/m³ para emplazamientos de fondo urbano ubicados a 50 m de las vías de circulación. Estos resultados son coherentes con los resultados de caracterización química de partículas, tanto en Málaga como en otros estudios a nivel nacional, si se tiene en cuenta:

- Que el modelo empleado es estacionario (estima la contribución para cada hora pero no acumula con los niveles correspondientes a horas preexistentes que pudieran permanecer en la atmósfera) por lo que la contribución real será superior al resultado de la modelización
- Que de acuerdo con la literatura científica consultada, el carbono orgánico secundario (no incluido en la modelización) supone como media anual el 33% del carbono orgánico total. Los niveles de carbono orgánico secundario promedio anual se sitúan aproximadamente en 1 µg/m³, habiéndose identificado situaciones episódicas en el rango 4 - 8 µg/m³ ⁴. Este carbono orgánico secundario contribuye a los niveles de inmisión aproximadamente en la misma cuantía que las emisiones directas de los tubos de escape ⁵, habiéndose medido niveles de 1,9 µg/m³ de "black carbon" (característico de las emisiones directas de vehículos) en una estación de fondo urbano ⁶. En resumen, el carbono orgánico secundario puede suponer una contribución de aproximadamente la misma cuantía que las emisiones directas de los tubos de escape
- Que el modelo emplea factores de emisión calculados a partir de las especificaciones de emisiones de vehículos que se basan en ensayos a una temperatura de 51°C, por lo que el factor no incorpora las partículas formadas por condensación de vapores orgánicos a temperatura ambiente
- Que el modelo no incorpora la formación de partículas inorgánicas de origen secundario a partir de las emisiones de NO_x
- Que el modelo no contempla el efecto "semilla" de las partículas ultrafinas emitidas por el tráfico

En base a los resultados de la caracterización química (análisis de componentes mayoritarios y elementos traza, y análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor), complementados con la modelización realizada y con la comparación de resultados obtenidos en otros emplazamientos en Andalucía, se estima que el tráfico rodado es una fuente que contribuye en Málaga a los niveles de concentración de PM₁₀ de fondo urbano con aproximadamente 4-6 µg/m³ y con 10-13 µg/m³ en los hotspots de tráfico, contribución que se incrementaría significativamente si consideramos adicionalmente la parte de materia cristal resuspendida de las vías de circulación por efecto del tráfico.

7.3.4 SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL

La combustión de gasóleo, gases licuados del petróleo y gas natural en instalaciones domésticas, comerciales o institucionales suponen una importante fuente local antropogénica de PM₁₀, detrás del tráfico rodado y del mismo orden que el conjunto de instalaciones industriales, de acuerdo con el inventario de emisiones que se resume en el Capítulo 6.

⁴ (Local and regional Secondary Organic Aerosol: Insights from a year of semi-continuous carbon measurements at Pittsburg Aerosol Science and Technology, Polidori et al, 2006)

⁵ (Secondary Organic Aerosol formation in the presence of diesel soot exhaust, Lee et al, Department of Environmental Sciences and Engineering of the University of North Carolina)

⁶ (Influence of sea breeze and road traffic emissions on the relationship between particle number, black carbon, PM₁₀, PM_{2.5} and PM_{10-2.5} concentrations in a coastal city Atmospheric Environment, Sergio Rodríguez et al, 2008)

La combustión de gasóleo, gases licuados del petróleo y gas natural en el sector residencial/comercial/institucional, así como la combustión de gasóleo y fuelóleo en pequeñas actividades industriales supone la emisión de PM_{10} y de precursores gaseosos de formación de partículas secundarias. El perfil químico de estas partículas es semejante al de instalaciones de combustión industriales que empleen el mismo combustible, de acuerdo con US EPA AP42, Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors (United States Environmental Protection Agency).

Es decir, la contribución del sector residencial/comercial/institucional se considera una aportación importante a los niveles de PM_{10} a tener en consideración en Málaga tanto por su contribución directa como por la emisión de precursores gaseosos para la formación de partículas secundarias y por el efecto "semilla" (ya comentado para el tráfico) derivado de la condensación de gases y procesos de coagulación sobre las partículas ultrafinas emitidas en este tipo de combustiones.

7.3.5 ACTIVIDADES INDUSTRIALES

En Carranque se identifica un factor relacionado con tráfico rodado y con actividades industriales locales que pudiera estar relacionado con actividades de fabricación de productos cerámicos. La modelización predice una baja contribución de la fabricación del cemento y una contribución moderada de las instalaciones de fabricación de productos cerámicos y actividades extractivas asociadas.

En líneas generales, las actividades industriales locales presentan una moderada contribución a los niveles de concentración de PM_{10} , siendo significativa en el entorno de las instalaciones de fabricación de productos cerámicos.

7.3.6 AEROSOL MARINO

En base a la caracterización química realizada en la estación de Carranque se estima que en Málaga se produce una alta contribución del aerosol marino a la media anual de PM_{10} con niveles medios anuales del orden de $3-4 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Por tanto, esta fuente natural puede contribuir a la superación del valor límite anual y ser responsable en alguna ocasión de la superación del valor límite diario.

7.3.7 VALORACIÓN DE RESULTADOS

En líneas generales cabe destacar la gran contribución de la fracción crustal, muy superior a otros emplazamientos urbanos de España. La materia mineral es con diferencia el principal aporte a los niveles de PM_{10} , suponiendo casi el 50% de su composición.

También cabe destacar el alto contenido en compuestos inorgánicos secundarios, derivados de precursores gaseosos emitidos tanto localmente como fuera del ámbito del Plan.

En cuanto a fuentes antropogénicas locales, la principal fuente inventariada es el tráfico rodado. A continuación, la siguiente fuente local inventariada son actividades industriales (fabricación de cemento y de productos cerámicos). La tercera fuente es el sector residencial/comercial/institucional, con emisiones asociadas a la combustión de gasóleo, gases licuados del petróleo y gas natural en calderas y calentadores, y partículas con un perfil químico similar al de instalaciones industriales de combustión.

7.4 POSIBLES MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

A priori y antes de entrar en el análisis de las medidas de mejora, que se realiza en el Capítulo 8, se han identificado algunas áreas en las que se podrían plantear medidas para la mejora de la calidad del aire:

- Prevención
- Tráfico y Movilidad
- Actividades industriales y extractivas
- Sector residencial/comercial/institucional
- Sensibilización
- Otras

7.4.1 PREVENCIÓN

Medidas orientadas a fijar Criterios Ambientales a aplicar en la aprobación de planes de ordenación urbanística, en instalaciones de manipulación de materiales pulverulentos, en la ejecución de obras públicas, en la construcción de edificios, para la minimización de la resuspensión de partículas debida al tráfico, etc.

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, Consejería de Hacienda y Administración Pública, Ayuntamientos, Empresa Municipal de Transportes, Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Ministerio de Fomento, Titulares de las vías públicas.

7.4.2 TRÁFICO RODADO Y MOVILIDAD

7.4.2.1 Tráfico rodado

- Medidas destinadas al fomento del transporte público: extensión del carril BUS, aparcamientos disuasorios, mejora del servicio de transporte público, etc.
- Medidas destinadas a la regulación del tráfico: limitación y control de la velocidad, reordenación del sentido de circulación, etc.
- Medidas destinadas a los vehículos: renovación de la flota de vehículos de los servicios municipales, fomento del empleo de combustibles respetuosos con el medio ambiente, sistemas de tratamiento de los gases de escape, etc.
- Otras medidas: planes de movilidad, fomento del uso de la bicicleta, o del uso compartido del vehículo, etc.

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, Ministerio de Fomento, Ayuntamiento, Diputación, Empresa Municipal de Transportes, Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

7.4.2.2 Puerto

- Renovación de la flota interior, suministro eléctrico a barcos, mejoras en la manipulación de materiales pulverulentos, etc.

Organismos implicados: Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda.

7.4.2.3 Aeropuerto

- Suministro eléctrico a los aviones, renovación de los vehículos que operan internamente, etc.

Organismos implicados: AENA, Ayuntamientos, compañías aéreas.

7.4.3 ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y EXTRACTIVAS

- Control de focos canalizados e implementación de medidas correctoras, en su caso
- Control de emisiones difusas e implementación de medidas correctoras, en su caso

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

7.4.4 SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL

- Potenciar el empleo de energía solar térmica en instalaciones de agua caliente sanitaria
- Fomentar el cambio de combustibles en calderas del sector institucional/comercial por combustibles gaseosos
- Mejorar la calidad de la edificación en cuanto a aislamientos térmicos, con objeto de lograr disminuir la demanda energética

Organismos implicados: Agencia Andaluza de la Energía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, Ayuntamiento, Diputación.

7.4.5 SENSIBILIZACIÓN

- Cursos y seminarios relacionados con la Estrategia de Calidad del Aire, las buenas prácticas ambientales, movilidad en los centros de trabajo, conducción eficiente, etc.

7.4.6 OTRAS MEDIDAS

- Realización de baldeos y medidas de control de obras de construcción y demolición para limitar el aporte de materia mineral a las vías de circulación

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Ayuntamiento, Servicios de Limpieza Municipal.

7.5 OBJETIVOS CUANTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE NIVELES DE CONTAMINACIÓN PARA CUMPLIR LA LEGISLACIÓN VIGENTE

El objetivo de este apartado es el establecimiento de unos niveles de reducción de emisiones que impliquen una mejora en los niveles de calidad del aire, de forma que queden por debajo de los valores límites establecidos.

La determinación de este porcentaje es una labor extremadamente compleja. Los niveles de calidad del aire obtenidos en una determinada zona no sólo dependen de las emisiones a las que se encuentra sometida, sino también de su orografía y, sobre todo, de la meteorología reinante, con frecuentes variaciones entre los diferentes años estudiados.

Por tanto, los niveles de calidad del aire finales obtenidos pueden variar al alza o la baja, independientemente de lo que lo hagan las emisiones, en función de la meteorología.

Sin perjuicio del análisis realizado en el apartado de análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor, donde se ponía de manifiesto la relación entre emisión e inmisión en función del sector de actividad analizado, se realiza un cálculo estimativo de la correspondencia entre ambos factores, asumiendo, en primera instancia, una relación lineal. Así, descontando el valor de fondo existente, se estima el porcentaje de exceso de los niveles de calidad del aire con respecto a los valores que se desea alcanzar. Se considera que ese porcentaje es el mismo en el que los niveles de emisión deben reducirse. Este planteamiento se muestra gráficamente en la siguiente figura.

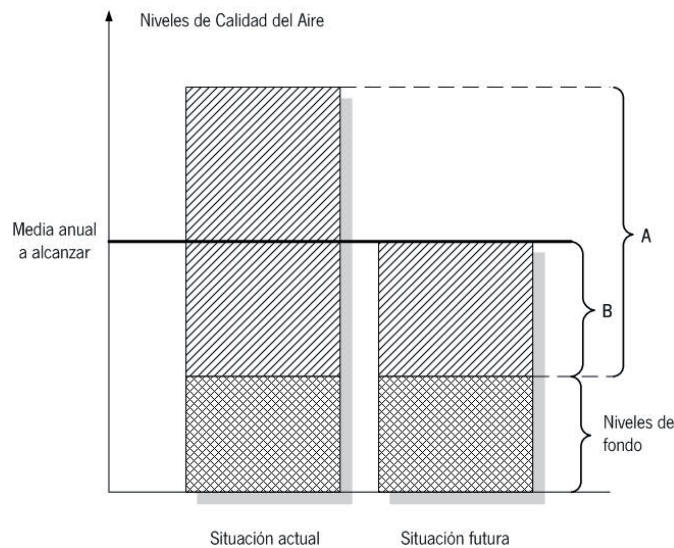


Figura 7.7 Esquema de la reducción de los niveles de calidad del aire

Del total registrado en cada ubicación, un determinado porcentaje pertenece a la concentración de niveles de fondo. Este valor puede obtenerse de las estaciones de fondo rural o de las pertenecientes a la red EMEP (European Monitoring and Evaluation Programme).

El resto de los valores obtenidos se debe a la contribución antropogénica. Es esta parte la que puede reducirse de forma directa mediante una disminución de las emisiones (que a largo plazo conseguirían también una reducción de la parte de fondo). El porcentaje de reducción se calcula de forma que la fracción de la concentración de contaminantes por encima de los niveles de fondo (marcada con A en la figura) pase a un valor tal en una situación futura (marcada con B en la figura) que la contribución total quede por debajo de las referencias legales. Por tanto, el cálculo a realizar es:

$$r (\% \text{ de reducción}) = \frac{A - B}{A} \cdot 100$$

Se realiza el cálculo a partir de los valores medios anuales, estimándose que otros estadísticos de menor tiempo de integración (horarios o diarios) reflejarían la misma reducción.

Es frecuente comprobar cómo la mayoría de las estaciones sobrepasan con más facilidad el valor límite diario que el valor límite anual. Establecer objetivos de reducción sobre el valor límite diario es más complejo si cabe que sobre el valor medio anual, ya que se trata de un cómputo del número de días en los que ha habido una superación. No obstante, es posible obtener una relación entre el número de superaciones diarias y el valor medio anual para cada estación y año, y trabajar siempre con los valores medios anuales tras realizar la conversión.

En este sentido, se establecería una media anual por debajo del valor límite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ que garantizara, al nivel de confianza que establezca la regresión hallada, que el número de superaciones diarias no superara el valor límite. Se muestra en la figura siguiente el esquema planteado.

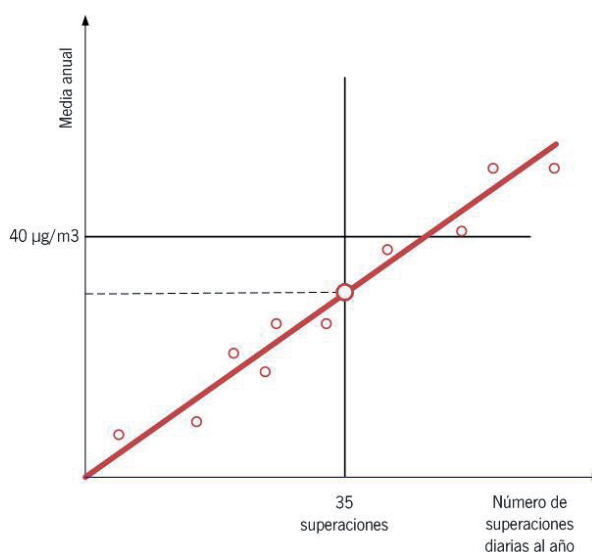


Figura 7.8 Relación entre el número de superaciones diarias y la media anual de PM_{10} .

A partir de los análisis de regresión realizados con las estaciones de la Red de Vigilancia en Andalucía, en función del tipo de estación, el valor medio anual considerado de seguridad para evitar superaciones diarias se sitúa en $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$, por lo que el objetivo de reducción se fija en esa cantidad, y no en los $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ que establece la legislación.

Pero el punto de máxima concentración de contaminantes no tiene por qué coincidir con el punto en el que se sitúa la estación de la Red de Vigilancia. Para determinarlo, se realiza el siguiente planteamiento. Se considera que la contribución de todos los factores, a excepción del tráfico, es similar en todos los puntos de los entornos urbanos analizados, por lo que se considera incluida en los valores registrados en la estación de la Red de Vigilancia. Esta hipótesis es razonable al analizar la distancia relativa a las fuentes de emisión industriales y, con más motivo, la contribución regional que pudiera existir en cada zona. La posición relativa de cada punto con respecto al tráfico, sí determina unos niveles de inmisión diferentes, que pueden evaluarse a partir del modelo de dispersión realizado para el estudio de este sector en cada zona.

Las estaciones de la Red de Vigilancia sí son representativas de los niveles de fondo (urbano y suburbano) de la zona en las que se ubican. Por tanto, la cuantificación de la máxima concentración de contaminantes se realiza para dos escenarios: en el valor registrado en la estación de la Red de Vigilancia (representativo del fondo de la zona de estudio), y en el punto de máxima concentración de tráfico (hot spot).

El valor del hot spot se calcula sumando al valor de la estación el diferencial existente entre dicha estación y el punto de máxima concentración obtenido en el modelo de tráfico que se ha realizado específicamente para la zona de estudio. En el modelo desarrollado, se obtiene exclusivamente la contribución del tráfico a los niveles de PM_{10} , por lo que permite determinar la influencia que la posición relativa de cada punto del espacio tiene al analizar los niveles de PM_{10} registrados debido al tráfico.

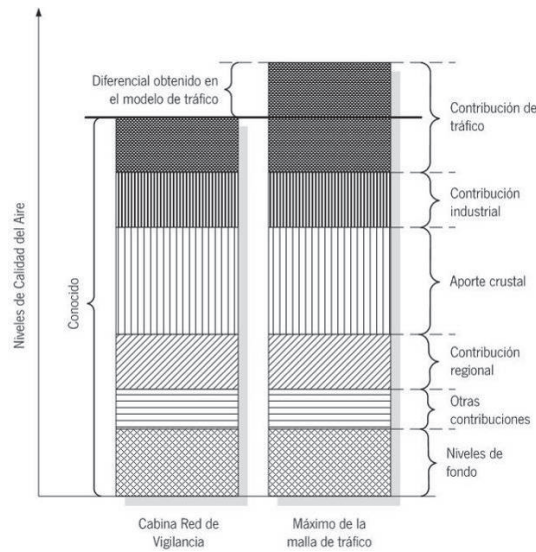


Figura 7.9 Selección del máximo valor de concentración alcanzado.

A la hora de seleccionar la estación de la Red de Vigilancia que se utilizará como referencia, se considera la estación que haya registrado los valores más elevados en el año 2009, ya que las medidas de mejora de la calidad del aire realizadas con anterioridad, ya se encuentran contabilizadas en los niveles obtenidos en ese año y no serán tenidas en cuenta de nuevo al contabilizar la mejora a conseguir.

Para el caso de la zona de Málaga y Costa del Sol, el cálculo del porcentaje de reducción de las emisiones de PM₁₀ se detalla a continuación.

Tabla 7.5 Porcentaje de reducción de las emisiones de PM₁₀ en Málaga y Costa del Sol.

PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE PM ₁₀		
Escenario	Fondo	Hot Spot
Punto	Carranque	Avenida Juan XXIII
Valor medio anual (µg/m ³)	34	39
Valor máximo a alcanzar (µg/m ³)	32	32
Estación de fondo utilizada	Viznar	Viznar
Valor de la concentración de fondo (µg/m ³)	17	17
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación actual (A)	17	22
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación futura (B)	15	15
Objetivo de reducción (r)	11,8%	31,8%
Objetivo de reducción (µg/m³)	2	7

7.6 ANÁLISIS DEL EFECTO FIN DE SEMANA COMO REFERENCIA DE LA EFECTIVIDAD DE LAS MEDIDAS PLANTEADAS

Al ser el tráfico el principal responsable de las emisiones de partículas, es posible estimar la eficacia de las medidas propuestas para la reducción del tráfico en los niveles de contaminación mediante el estudio del efecto fin de semana.

En efecto, los niveles de tráfico siguen las pautas de comportamiento humano. Durante los fines de semana, se produce una reducción importante del volumen de vehículos que circulan. Comparando los niveles medios de calidad del aire durante los días laborables con los niveles que se obtienen durante el fin de semana, puede comprobarse cómo la reducción de las emisiones trae como consecuencia directa una reducción de los niveles de contaminantes.

Hay que hacer dos consideraciones previas a este razonamiento. La primera es que, si bien algunos sectores no deben estar influenciados por el efecto fin de semana, ya que sus emisiones no dependen de la condición de laborable o no del día en cuestión, probablemente, otros sectores como el sector comercial, institucional y pequeñas actividades industriales, también reduzcan sus

emisiones en los días festivos, por lo que la reducción total no puede atribuirse en su totalidad al sector tráfico. No obstante, debido a que es el sector más importante en entornos urbanos, unido a las características del emplazamiento donde tienen lugar sus emisiones (de forma global en la totalidad de la zona urbana), en comparación con las de otros sectores (puntualmente en ubicaciones dispersas con respecto a la zona urbana), la consideración de que la reducción encontrada sea atribuible mayoritariamente al tráfico debe considerarse como correcta.

La segunda consideración es que al reducir el tráfico los contaminantes primarios (directamente emitidos por las fuentes de emisión) van a verse reducidos, pero no ocurre lo mismo con un contaminante secundario, como es el caso del ozono. El efecto fin de semana en el caso del ozono es un fenómeno conocido mayoritariamente en áreas urbanas y suburbanas. Este fenómeno hace referencia al comportamiento semanal que muestran las concentraciones de ozono superficial en atmósferas urbanas, en las cuales una reducción durante el fin de semana de los niveles de sus precursores, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles, lleva asociado un incremento de las concentraciones de ozono.

No obstante, en función de los escenarios meteorológicos y de los niveles de reducción de las emisiones de precursores, se puede producir o no el denominado efecto fin de semana en el ozono. Puede haber una reducción de los NO_x y COVs, pero esta reducción puede que no sea suficiente para reducir el ozono o bien que haya otros factores de mayor intensidad que intervengan y eliminen la posible reducción del ozono.

En este sentido, debe evaluarse cómo influyen las medidas que conducen a la reducción de partículas en un potencial aumento de las concentraciones de ozono troposféricos en la zona de estudio.

Se muestra en este apartado la variación encontrada en los diferentes contaminantes a partir del análisis de los datos de las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire ubicadas en la zona de Málaga y Costa del Sol. En concreto, se analiza la existencia del efecto fin de semana en PM₁₀, NO, NO₂, CO y O₃.

Aunque no en todas las estaciones y en todos los años se dispone de información, se han utilizado los valores registrados en las estaciones desde el año 2003 hasta el 2008.

Se presenta en la siguiente tabla los valores medios y el percentil 90 de las concentraciones de PM₁₀ encontradas en las distintas estaciones de Málaga y Costa del Sol durante los días laborables y no laborables, mostrándose la diferencia entre ambas series (no laborable – laborable).

Tabla 7.6 Percentil 90 y valores medios de las concentraciones de PM₁₀ (µg/m³) en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Málaga y Costa del Sol. Datos promedios 2003-2008

PERCENTIL 90 Y VALORES MEDIOS DE PM ₁₀ EN MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (2003-2008)						
ESTACIÓN	P90			MEDIA		
	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA
Carranque	39,5	32,3	-7,2	19,0	15,8	-3,2
El Atabal	115,6	111,3	-4,3	40,3	34,4	-5,9
Marbella	86,6	77,0	-9,6	30,7	28,5	-2,2

Como se ha comentado en el Capítulo 3, de Normativa Aplicable, existen dos valores legales de aplicación para las partículas. Uno de ellos es el valor límite diario, donde quedan limitados el número de días en los que la media diaria sea superior a 50 µg/m³. Este análisis se realiza a través del estudio de un determinado percentil. Por otro lado, aparece un valor límite como promedio anual que no puede sobrepasar el valor de 40 µg/m³. Este estudio se realiza con el valor medio mostrado en la tabla anterior.

Es necesario recordar que los niveles comparables con la legislación son los que se derivan del método gravimétrico, es decir, corrigiendo los valores anteriores por los factores correspondientes, que pueden variar cada año. No obstante, a título indicativo, el análisis de la serie que origina el sensor de la estación permite determinar la evolución que ha tenido lugar en la zona de estudio.

Como se observa, la reducción de tráfico que tiene lugar durante los fines de semana, provoca que el valor del Percentil 90 de PM₁₀ que se registra en las estaciones disminuya entre 7 y 10 µg/m³ en función de la estación. La media anual, disminuye por su parte entre 2 y 6 µg/m³. Esto puede suponer una reducción de hasta el 17% de los niveles registrados.

Es decir, las medidas contempladas en este Plan de Calidad, que tienen entre sus objetivos la reducción de los niveles de tráfico, deben tener un efecto en los niveles de calidad del aire en el mismo sentido que el efecto que el fin de semana provoca, ya que en ambos casos se reduce las emisiones del tráfico.

Se realiza el mismo ejercicio con los valores de ozono, para determinar si se produce el efecto fin de semana en este contaminante.

Tabla 7.7 Percentil 90 y valores medios de las concentraciones de O₃ (µg/m³) en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Málaga y Costa del Sol. Datos promedios 2003-2008.

PERCENTIL 90 Y VALORES MEDIOS DE O ₃ EN MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (2003-2008)						
ESTACIÓN	P90			MEDIA		
	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA
Carranque	112,8	117,5	4,7	52,0	59,7	7,6
El Atabal	118,5	123,7	5,2	68,0	74,8	6,8
Marbella	128,1	128,8	0,7	68,9	73,1	4,2

En el caso del ozono, el Percentil 90 puede asociarse con las superaciones del umbral de información a la población como media horaria. Se observa que aumenta hasta 5 µg/m³, pero en estaciones de tráfico donde los niveles son significativamente bajos. En la estación de Marbella, en donde los niveles son sensiblemente más elevados, el efecto fin de semana se traduce en un ascenso de menos de 1 µg/m³.

Este mismo estudio puede realizarse para el resto de los contaminantes indicados, obteniéndose como resumen lo indicado en la tabla siguiente. En todos los caso, el estadístico Percentil 90 persigue la evolución de los valores límite establecidos con carácter horario o diario, mientras que la media tiene como objetivo analizar el cumplimiento de los valores medios anuales.

Tabla 7.8 Resumen del Percentil 90 y valores medios de las concentraciones de O₃, NO, NO₂, CO y PM₁₀ (µg/m³) en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Málaga y Costa del Sol.
Datos promedios 2003-2008

PERCENTIL 90 Y VALORES MEDIOS DE PM ₁₀ , O ₃ , NO, NO ₂ y CO (µg/m ³) EN MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (2003-2008). DIFERENCIA NO LABORABLE-LABORABLE					
ESTADÍSTICO	PM ₁₀	O ₃	NO	NO ₂	CO
P90	De -10 a -4	De +1 a +5	De -42 a -10	De -21 a -10	De -147 a -91
Media	De -2 a -6	De +4 a +8	De -7 a -1	De -8 a -4	De -43 a -16

Los niveles máximos de NO llegan a reducirse hasta en 42 µg/m³, mientras que la reducción en los máximos de CO alcanza los 147 µg/m³. En valores medios, las reducciones alcanzan los 7 µg/m³ en el caso del NO y los 43 µg/m³ en el caso del CO.

Por tanto, se observa cómo la reducción de las emisiones del tráfico se traduce en una reducción efectiva de los niveles de todos los contaminantes primarios, sin que ello suponga un aumento significativo de los niveles de ozono. Este aumento sólo tiene lugar en estaciones de tráfico donde los niveles de partida de ozono son bajos y suficientemente alejados de los valores legales aplicables.

8 ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA

En el presente capítulo se recogen las diferentes regulaciones, políticas y planes existentes y programados a corto plazo en el ámbito de cada Plan, además del internacional, nacional y autonómico. El objetivo que se persigue en el presente capítulo es analizar las medidas que incorporan las distintas políticas mencionadas anteriormente con el fin de complementar las medidas en marcha con las del Plan de Actuación que se presenta en el Capítulo 9.

8.1 REGULACIONES, POLÍTICAS Y PLANES EXISTENTES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN, CON POTENCIAL INCIDENCIA EN SU DESARROLLO

En este apartado se identifica tanto normativa como instrumentos de planificación de los que deriven medidas concretas y medidas genéricas o criterios, que pudieran orientar hacia la adopción de medidas correctoras sobre los niveles de concentración de PM₁₀ en el ámbito del Plan. Destacar asimismo que la normativa e instrumentos de planificación analizados pueden tener efectos indirectos sobre los niveles de concentración de partículas en el aire ambiente al contribuir a limitar las emisiones de precursores de la formación de partículas secundarias.

En el caso de la normativa, se incluye tanto normativa vigente como normativa que actualmente no se encuentra en vigor de la que puedan haber derivado medidas correctoras implantadas con anterioridad al 11 de junio de 2008.

Por lo que respecta a normativa comunitaria, se incluye tan solo aquella que no precise de trasposición al ordenamiento jurídico nacional o aquella que aún no haya sido traspuesta. La normativa comunitaria traspuesta no se incorpora como tal, sino que se incluye la correspondiente legislación nacional.

8.1.1 NIVEL INTERNACIONAL

A continuación se recoge la normativa comunitaria con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire:

- Directivas europeas para la reducción de emisiones de turismos y vehículos ligeros para el transporte de mercancías
 - Directiva 70/220/CE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros referentes a las medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape provenientes de los motores de los vehículos de motor
Esta Directiva ha sido modificada sucesivamente con el fin de introducir niveles de emisión más exigentes a los nuevos vehículos, mediante los denominados programas EURO de reducción de emisiones. Las modificaciones más significativas son:
 - Programa EURO 1: Directiva 91/441/CE y Directiva 93/59/CE
 - Programa EURO 2: Directiva 94/12/CE y Directiva 96/69/CE
 - Programa EURO 3 (2000) y EURO 4 (2005): Directiva 98/69/CE y Directiva 2002/80/CE
 - Programa EURO 5 (2008) y EURO 6: (2014): Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos
- Directivas europeas para la reducción de emisiones de vehículos pesados
 - Directiva 88/77/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros referentes a las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y de partículas contaminantes procedentes de motores destinados a la propulsión de vehículos
Dicha Directiva afecta a todo tipo de vehículo a motor con un peso superior a 3.500 kg, equipado con motores de compresión o de combustión de gas natural o LPG. Esta Directiva ha sido modificada sucesivamente con el fin de introducir niveles de emisión más exigentes a los nuevos vehículos. Las modificaciones más significativas son:
 - Programas EURO I (1992) y II (1996): Directiva 91/542/CE
 - Programas EURO III (2000): Directiva 99/96/CE
 - Programas EURO IV (2005) y V (2008): Directiva 2005/55/CE
 - Reglamento 595/2009, de 18/06/2009, Relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE

- Directivas europeas para la reducción de emisiones de motocicletas y ciclomotores
 - Directiva 97/24/CE, relativa a determinados elementos o características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas
 - Las Directivas 2002/51/CE y 2006/72/CE modifican a la anterior exigiendo niveles de emisión más restrictivos
- Directivas europeas sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera
 - Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de Diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
 - Directiva 2002/88/CE que modifica la Directiva 97/68/CE
 - Directiva 2004/26/CE que modifica la Directiva 97/68/CE
- Directivas europeas para la reducción de emisiones industriales: no se incluyen en este epígrafe por haber sido incorporadas al ordenamiento jurídico español
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa

8.1.2 NIVEL ESTATAL

La normativa, tanto la actualmente en vigor como aquella derogada que haya podido contribuir a la implantación de medidas correctoras en el pasado, y las Estrategias, Guías y Planes analizados a nivel nacional y con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire, han sido las siguientes:

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales
 - Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico
 - Real Decreto 547/1979, de 20 de febrero, sobre modificación del Anexo IV del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972
 - Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión
 - Real Decreto 1800/1995, de 3 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan las condiciones para el control de los límites de emisión de SO₂ en la actividad de refino de petróleo
 - Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo
 - Real Decreto 1088/1992, de 11 de septiembre, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de instalaciones de residuos municipales
 - Real Decreto 1217/1997, de 18 de julio, sobre incineración de residuos peligrosos y modificación del Real Decreto 1088/1992, de 11 de septiembre, relativo a las instalaciones de incineración de residuos municipales
 - Real Decreto 653/2003, de 30 de mayo, sobre incineración de residuos
 - Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades
- Normativa de limitación de emisiones en otras actividades
 - Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas
 - Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolinas desde las terminales a las estaciones de servicio
 - Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecuan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996 sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
 - Real Decreto 227/2006, de 24 de febrero, por el que se complementa el régimen jurídico sobre la limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinadas pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos
 - Real Decreto 1751/1998, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE) y sus Instrucciones Técnicas Complementarias (ITC)

- Real Decreto 1218/2002, de 22 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1751/1998
- Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE)
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación
- Real Decreto 2482/1986, de 25 de septiembre, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos y fuelóleos en concordancia con las de la CEE
- Real Decreto 1485/1987, de 4 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 2482/1986
- Real Decreto 398/1996, de 1 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1485/1987, de 4 de diciembre, que fija las especificaciones de gasóleos en concordancia con las de la UE y se especifican las gasolinas sin plomo
- Real Decreto 1728/1999, de 12 de noviembre, por el que se fijan las especificaciones de gasóleos de automoción y gasolinas
- Real Decreto 287/2001, de 16 de marzo, por el que se reduce el contenido en azufre de determinados combustibles líquidos
- Real Decreto 1700/2003, de 15 de diciembre, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y el uso de biocarburantes
- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes
- Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Normativa de evaluación de impacto ambiental
 - Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental
 - Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental
 - Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental
 - Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos
- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
 - Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control integrados de la Contaminación (IPPC)
 - Real Decreto 509/2007, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley 16/2002 de Prevención y Control integrados de la Contaminación
- Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas
 - Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras
 - Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras
- Estrategia Española de Calidad del Aire. Ministerio de Medio Ambiente, 2007
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia. Horizonte 2007–2012–2020. Ministerio de Medio Ambiente, 2007
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2009
- Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano. Ministerio de Medio Ambiente, 2007
- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004 – 2012. Plan de Acción 2005 – 2007. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004 – 2012. Plan de Acción 2008 – 2012. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Plan de Energías Renovables en España 2005 – 2010. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Plan de Fomento de Energías Renovables 2000 – 2010. Ministerio de Industria y Energía
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005 – 2020. Ministerio de Fomento
- Plan Nacional de Reducción de Emisiones de las Grandes Instalaciones de Combustión existentes. Ministerios de Medio Ambiente y de Industria, Comercio y Turismo, 2008
- Guía de Movilidad Sostenible para la empresa responsable. Fundación Movilidad, 2009
- Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2006

- Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al Centro de Trabajo. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2006

8.1.3 NIVEL AUTONÓMICO

A nivel de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la normativa, tanto la actualmente en vigor como aquella derogada que haya podido contribuir a la implantación de medidas correctoras en el pasado, y las Estrategias, Planes y Programas analizados cuya implantación haya podido dar lugar a medidas correctoras para la mejora de la calidad del aire en lo relativo a PM_{10} son:

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales
 - Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
- Normativa de limitación de emisiones en otras actividades
 - Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 12 de febrero de 1998 por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida (aplicable tanto a actividades industriales como a cualesquiera otras actividades)
- Normativa de evaluación de impacto ambiental
 - Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental
 - Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía
 - Decreto 153/1996, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Informe Ambiental
 - Decreto 297/1995, de 19 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Calificación Ambiental
- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
 - Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
 - Decreto 356/2003, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento de registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las instalaciones que emiten compuestos orgánicos volátiles, y se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
- Normativa sobre contaminación lumínica
 - Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
 - Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética
- Normativa sobre fiscalidad ambiental
 - Decreto 503/2004, de 13 de octubre, por el que se regulan determinados aspectos para la aplicación de los Impuestos sobre emisión de gases a la atmósfera y sobre vertidos a las aguas litorales
- Diagnóstico Ambiental de las Ciudades Andaluzas de más de 30.000 habitantes. Consejería de Medio Ambiente, 2000
- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible. Consejería de Medio Ambiente, 2003
- Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012. Consejería de Medio Ambiente
- Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Plan Andaluz de Salud Ambiental 2008-2012. Consejerías de Salud y de Medio Ambiente
- Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética (PASENER) 2007-2013. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2007-2013. Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006
- Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007. Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Plan Energético de Andalucía 2003-2006. Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico
- Plan Renove de Electrodomésticos de Andalucía. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, 2008
- Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía 2009-2014. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Programa Prosol. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa

8.1.4 NIVEL LOCAL

A nivel local, los planes y políticas analizados y con posible incidencia en la mejora de la calidad del aire de la zona sometida a estudio, han sido los siguientes:

Municipio de Casares

- Diagnóstico Ambiental de Casares
- Agenda Local 21 de Casares
- Plan de Movilidad Sostenible en el Municipio de Casares
- Ordenanza sobre Actividades Extractivas, Plantas de Áridos y Movimientos de Tierra del Ayuntamiento de Casares. 2004
- Ordenanza Municipal de Limpieza Pública, Recogida y Manejo de Residuos Sólidos Urbanos. 2006

Municipio de Estepona

- Ordenanza Reguladora de Normas para la Seguridad Vial y el Calmado del Tráfico. Jefatura de Policía Local de Estepona, 2009
- Ordenanza Municipal de Tráfico y Circulación de Estepona. 2008

Municipio de Fuengirola

- Ordenanza Municipal de Circulación. 1992
- Ordenanza Municipal Reguladora de Aparcamientos por Tiempo Limitado. 1997
- Ordenanza Municipal para el Servicio Urbano e Interurbano de Transportes en Automóviles Ligeros 1998
- Ordenanza Municipal Reguladora de Circulación de Vehículos de Tracción Mecánica con Cilindrada no superior a 50 c.c. 1998
- Prohibición de Circulación de Autobuses por el Paseo Marítimo. 1999
- Ordenanza Reguladora del Control de Accesos a Zonas Semipeatonales de Fuengirola. 2005
- Ordenanza de Protección del Medio Ambiente contra la Emisión de Materias Contaminantes a la Atmósfera. 1994
- Ordenanza Municipal de Limpieza. 2008
- Ordenanza sobre la Incorporación de Sistemas de Captación de Energía Solar en los Edificios. 2002

Municipio de Málaga

- Málaga y la Movilidad Metropolitana. Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, 2006
- Plan Estratégico de la Costa del Sol Occidental. Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental, 2007
- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007
- Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006
- Ordenanza Municipal Reguladora de la Calidad de las Aguas, de la Limpieza y del Medio ambiente. Ayuntamiento de Málaga 1996

Municipio de Marbella

- Diagnóstico Ambiental. Ayuntamiento de Marbella, 2007
- Plan de Acción de la Agenda local 21 del municipio de Marbella
- Estudio de Movilidad y Transporte. Ayuntamiento de Marbella, 2007
- Propuesta de Implantación de Aparcamientos de Bicicletas Ciudad de Marbella. Ayuntamiento de Marbella
- Ordenanza Municipal Reguladora de la Contaminación Atmosférica. Ayuntamiento de Marbella, 2001
- Ordenanza Reguladora de Normas de Seguridad Vial para Calmar el Tráfico. Ayuntamiento de Marbella, 2007

Municipio de Mijas

- Diagnóstico Ambiental Municipal. Ayuntamiento de Mijas, 2007
- Plan de Acción de Mijas. Ayuntamiento de Mijas, 2008
- Plan de Movilidad Sostenible en el núcleo urbano de Las Lagunas (Mijas). Ayuntamiento de Mijas, 2008

Municipio de Rincón de la Victoria

- Ordenanza de Circulación. Ayuntamiento de Rincón de la Victoria

Municipio de Vélez-Málaga

- Diagnóstico Ambiental Municipal. Ayuntamiento de Vélez – Málaga

8.2 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008

Se presentan a continuación las medidas derivadas de normativa y las incluidas en aquellas Guías, Estrategias y Planes identificados anteriormente y que entraron en vigor antes del 11 de junio 2008, fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

8.2.1 NIVEL INTERNACIONAL

8.2.1.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

- Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos

Tabla 8.1 Emisión de partículas (g/km) de los turismos y vehículos ligeros según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/km) DE TURISMOS Y VEHÍCULOS LIGEROS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN						
PROGRAMA UE	TURISMOS (g/km)			VEHÍCULOS LIGEROS (g/km)		
	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL
Pre-Euro	Antes de 1993	-	0,14	Antes de 1994	-	0,14
Euro 1	1993-1995	-	0,08	1994-1997	-	0,08
Euro 2	1996-1999	-	0,10	1998-1999	-	0,10
Euro 3	2000-2004	-	0,05	2000-2004	-	0,05

Fuente: Directivas Europeas para la regulación de emisiones de los turismos y los vehículos ligeros para transporte de mercancías

Tabla 8.2 Emisión de partículas (g/kWh) de vehículos pesados según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/kWh) DE VEHÍCULOS PESADOS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN		
PROGRAMA UE	FECHA MATRICULACIÓN	LÍMITE
Pre-Euro	Antes del 1993	-
Euro I	1993-1995	-
Euro II	1996-1999	-
Euro III	2000-2004	0,15

Fuente: Directivas Europeas

- Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera

El ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE (Directiva madre en este aspecto) especifica que la maquinaria incluida en el mismo es, sin carácter excluyente:

- Maquinaria de construcción, como cargadoras sobre neumáticos, bulldozers, tractores oruga, cargadoras sobre orugas, cargadoras tipo camión, camiones todoterreno, excavadoras hidráulicas, etc.
- Maquinaria agrícola y cultivadores rotativos, vehículos agrícolas autopropulsados (excepto los tractores regulados por su propia Directiva)
- Maquinaria forestal
- Maquinaria de manipulación de materiales, carretillas elevadoras
- Maquinaria de mantenimiento de carreteras (motoniveladoras, compactadoras, asfaltadoras), máquinas quitanieves
- Equipos auxiliares de tierra en los aeropuertos, plataformas de trabajo aéreas
- Grúas móviles, sondas de perforación industriales, compresores, etc.

Se excluye de forma explícita del ámbito de aplicación a los barcos, locomotoras de ferrocarril, aeronaves y equipos generadores

Se establecen valores límite de emisión de partículas (g/kWh) a los motores en función de la potencia de los mismos. Se ha previsto aplicar de manera escalonada los requisitos, ya que, según la Directiva, parece más fácil conseguir una reducción considerable de emisiones en el caso de los motores potentes, razón por la cual, para las dos fases previstas en la Directiva, se comienzan a aplicar los requisitos por las potencias mayores. Por la misma razón, el valor límite permitido disminuye al aumentar la potencia del motor

8.2.1.2 Medidas existentes posteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

- Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos

Tabla 8.3 Emisión de partículas (g/km) de los turismos y vehículos ligeros según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/km) DE TURISMOS Y VEHÍCULOS LIGEROS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN						
PROGRAMA UE	TURISMOS (g/km)			VEHÍCULOS LIGEROS (g/km)		
	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL
Euro 4	2005-2008	-	0,025	2005-2009 ⁽¹⁾	-	0,025

Fuente: Directivas Europeas para la regulación de emisiones de los turismos y los vehículos ligeros para transporte de mercancías

(1) Para vehículos ligeros de categoría N1-I (≤1305 kg). En el caso de los vehículos ligeros N1-II (1.305-1760 kg) y N1-III (1.760-3.500 kg) el periodo de matriculación se corresponde con 2006-2009. No obstante, para el análisis del parque de vehículos que se realizará en el presente estudio se considerará únicamente el periodo de años presentado en la tabla.

Tabla 8.4 Emisión de partículas (g/kWh) de vehículos pesados según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/kWh) DE VEHÍCULOS PESADOS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN		
PROGRAMA UE	FECHA MATRICULACIÓN	LÍMITE
Euro IV	2005-2008	0,8

Fuente: Directivas Europeas

El Reglamento (CE) N° 715/2007 por el que se establecen los programas Euro V y Euro VI entró en vigor con anterioridad a junio de 2008, pero sus prescripciones aplican a vehículos a comercializar a partir de 2009 (Euro V) y a partir de 2014 (Euro VI).

- Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera

La Directiva 2004/26/CE modifica sensiblemente lo dispuesto en la Directiva madre. Uno de los principales cambios afecta al ámbito de aplicación, ya que se incluyen en éste los buques destinados a la navegación por aguas interiores y las locomotoras de ferrocarril, debido a lo cual se establecen valores límite de emisión para ambas categorías, al igual que los anteriores, en función de la potencia

Para la siguiente fase se mantienen los valores límite para todas las potencias excepto para el rango más bajo, ya que había tenido límites más permisivos que los demás. Para la última fase se unifican los valores de emisión límites para todas las potencias en 0,025 g/kWh, un valor bastante bajo teniendo en cuenta que el valor más restrictivo de la fase anterior es de 0,2 g/kWh

8.2.2 NIVEL ESTATAL

8.2.2.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

El sector industrial ha concentrado los principales objetivos de la política ambiental estatal con regulaciones específicas orientadas a disminuir los impactos ambientales de estas instalaciones.

- Limitación de la emisión de partículas en actividades industriales

El Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, aplicable tanto a actividades calificadas como molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, como a actividades industriales como talleres, construcción, servicios, etc., califica como actividades molestas a una serie de actividades por su potencial emisión de polvo. En el procedimiento de tramitación municipal, el promotor debía incluir documentación con las medidas correctoras propuestas.

El Anexo IV del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico, establece limitación de emisión de partículas o para la opacidad (parámetro relacionado con la emisión de partículas) en las siguientes actividades:

- Centrales térmicas de carbón o de fueloil
- Instalaciones de combustión industrial que utilizan carbón, fueloil o gasoil
- Incineradores de residuos sólidos y de lodos procedentes de estaciones depuradoras de aguas residuales

- Siderurgia: preparación y aglomeración de minerales, baterías de coque e instalaciones de recuperación de subproductos, fabricación de arrabio, fabricación de acero, fundiciones, hornos de recalentamiento y tratamientos térmicos
- Metalurgia no férrea: fabricación primaria y secundaria de aluminio, fabricación de cobre, fabricación de plomo, fabricación de zinc, fabricación de ferroaleaciones
- Refino de petróleo
- Fabricación de cemento
- Fabricación de cal
- Fabricación de productos cerámicos
- Fabricación de vidrio
- Producción de aglomerados asfálticos
- Fabricación de fertilizantes
- Fabricación de pasta de papel
- Fabricación de carburo de calcio, negro de humo o alúmina

El Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión actualiza para las instalaciones de combustión de más de 50 MW térmicos los valores límite de emisión para combustibles sólidos y líquidos e introduce limitación de emisión de partículas para combustibles gaseosos.

De igual forma, el Real Decreto 1088/1992, de 11 de septiembre, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de instalaciones de residuos municipales, y el Real Decreto 1217/1997, de 18 de julio, que lo modifica; imponen una limitación de emisiones de partículas a las incineradoras de residuos municipales mucho más restrictivas que la legislación anteriormente vigente.

Esta normativa incluye no sólo limitación de emisión de partículas, sino que también incluye límites de emisión de precursores de partículas secundarias, principalmente SO₂ y NO_x.

- Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos

La normativa de evaluación de impacto ambiental aprobada en el año 1986 establece la necesidad de someter a evaluación de impacto ambiental determinados proyectos de actividades industriales y de infraestructuras, fijando la viabilidad ambiental de los mismos y, en su caso, los condicionantes ambientales para el desarrollo de la actividad. La normativa de evaluación de impacto ambiental aplica a nuevos proyectos, pero no a instalaciones o infraestructuras existentes. La Declaración de Impacto Ambiental puede incorporar condicionantes que limiten la emisión de partículas, o de precursores de partículas secundarias, tanto para la fase de construcción como para la fase de funcionamiento del proyecto.

La normativa estatal de evaluación de impacto ambiental se modificó en el año 2001, incorporando nuevas actividades al ámbito de aplicación de la normativa de evaluación de impacto ambiental, entre las que cabe destacar determinadas actividades extractivas así como nuevas actividades industriales e infraestructuras.

- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación

La normativa de prevención y control integrados de la contaminación es de aplicación a un gran número de actividades industriales, tanto nuevas como existentes. De esta normativa deriva la Autorización Ambiental Integrada, que establece los límites de emisión en base a las mejores técnicas disponibles y a las características técnicas de la instalación.

- Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas

El Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras obliga a la restauración de las explotaciones mineras, lo que contribuye a reducir la emisión de partículas crustales por efecto del viento.

- Normativa de especificaciones de combustibles

Antes de la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002, se promulgó numerosa normativa para fijar las especificaciones de combustibles (Real Decreto 2482/1986, Real Decreto 398/1996, Real Decreto 1728/1999 y Real Decreto 287/2001), siendo la más destacable el contenido de azufre en el combustible, por ser el origen de las emisiones de SO₂ (precursor de la formación de sulfatos secundarios) y por contribuir a la formación de partículas primarias. Esta normativa ha reducido significativamente el contenido de azufre en combustibles, destacando la gran disminución en el contenido de azufre en los combustibles de automoción.

- Normativa sobre instalaciones térmicas en edificios

El Real Decreto 1751/1998, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE) y sus Instrucciones Técnicas Complementarias (ITC) establece las condiciones que deben cumplir las instalaciones térmicas de los edificios (agua caliente sanitaria, calefacción, refrigeración), incluyendo entre sus objetivos la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y su comportamiento ambiental, centrado tanto en reducir el consumo de combustible por mejora de la eficiencia energética como en la disminución de las emisiones de NO_x.

- Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles

El Real Decreto 2102/1996 establece unos requisitos técnicos para limitar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles procedentes del trasiego de gasolinas en:

- Instalaciones de almacenamiento de las terminales de carga de gasolinas en camiones cisterna, vagones cisterna y buques
- Carga y descarga de gasolinas en camiones cisterna, vagones cisterna y buques
- Carga de las instalaciones de almacenamiento de estaciones de servicio

La limitación de emisión de compuestos orgánicos volátiles contribuye a reducir los niveles de inmisión de partículas ya que los compuestos orgánicos volátiles dan lugar a la formación de aerosol orgánico secundario.

8.2.2.2 Medidas existentes posteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

En el presente apartado se hace mención a las medidas derivadas de la normativa y a medidas incluidas en los instrumentos de planificación identificados en el Apartado 8.1.2.

8.2.2.2.1 Medidas derivadas de normativa

- Limitación de la emisión de partículas en actividades industriales

El Real Decreto 653/2003, de 30 de mayo, sobre incineración de residuos y el Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo, actualizan los límites de emisión de las actividades que regulan, fijando límites más restrictivos tanto para partículas como para SO₂ y NO_x, gases que contribuyen a la formación de aerosol inorgánico secundario.

- Normativa de especificaciones de combustibles

Con el Real Decreto 1700/2003 y el Real Decreto 61/2006 (y sus modificaciones), se puso fin a la dispersión de normativa en materia de especificaciones de combustibles, continuándose la política de reducción del contenido de azufre en los combustibles hasta niveles muy bajos en combustibles de automoción. Adicionalmente, con el Real Decreto 1027/2006 se introduce limitación del contenido en azufre para los combustibles de uso marítimo.

- Normativa sobre instalaciones térmicas en edificios

El Real Decreto 1218/2002 introduce modificaciones en el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios para adaptar el mismo al progreso técnico, al igual que el Real Decreto 1027/2007, que adicionalmente fomenta la utilización de energía solar térmica en la producción de agua caliente sanitaria y prohíbe a partir de 2012 la utilización de combustibles sólidos de origen fósil.

- Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos

La normativa nacional de evaluación de impacto ambiental se actualiza con el Real Decreto legislativo 1/2008, aunque esta actualización normativa no incluye nuevas actividades en su ámbito de aplicación.

- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación

Se aprueba el Reglamento, aunque no supone inclusión de nuevas actividades en su ámbito de aplicación.

- Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles

El Real Decreto 1437/2002 complementa al Real Decreto 2102/1996 para limitar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles procedentes del trasiego de gasolinas en camiones cisterna y vagones cisterna.

El Real Decreto 117/2003 limita las emisiones de:

- Recubrimiento con adhesivos

- Actividades de recubrimiento
- Recubrimiento de bobinas
- Limpieza en seco
- Fabricación de calzado
- Fabricación de recubrimientos, barnices, tintas y adhesivos
- Fabricación de productos farmacéuticos
- Imprenta
- Conversión de caucho natural o sintético
- Limpieza de superficies
- Actividades de extracción de aceite vegetal y de refinado de grasa y de aceite vegetal
- Renovación del acabado de vehículos
- Recubrimiento de alambre en bobinas
- Impregnación de fibras de madera
- Laminación de madera y plástico

El Real Decreto 227/2006 limita el contenido en compuestos orgánicos que pueden originar emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinada pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos

8.2.2.2.2 Medidas derivadas de instrumentos de planificación

a) Sector transporte y movilidad

- Medidas relacionadas con la ordenación urbanística e infraestructuras
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Diseñar la planificación urbanística considerando el urbanismo de proximidad
 - Promover una mayor integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte
 - Peatonalización
 - Diseño de ciudades y barrios amigables orientados a una movilidad sostenible
 - Utilización de forma optimizada de las infraestructuras
 - Creación de circunvalaciones
 - Pago por el uso de infraestructuras
- Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos
 - Reequilibrar el actual reparto modal, potenciando los modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos internacional e interurbano
 - Aumentar el nivel de integración intermodal del sistema de transporte
 - Mayor participación de los medios colectivos en el transporte por carretera
 - Medidas para el transporte aéreo que afecten a la mejora de su operación
 - Promoción del ferrocarril en el transporte interurbano
 - Red ferroviaria de altas prestaciones
 - Potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril
 - Nuevas terminales ferroviarias de mercancías y sus accesos
 - Plataformas logísticas y centros de transportes
 - Fomento del modo marítimo en el transporte de mercancías y de viajeros
- Medidas para los desplazamientos en vehículo particular
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
 - Desarrollar medidas de gestión de la demanda en los ámbitos congestionados, especialmente destinadas a promover una utilización racional del vehículo privado
 - Limitación de la velocidad en las entradas a las ciudades
 - Áreas de velocidad limitada
 - Creación de zonas de bajas emisiones en ciudades (ZBE)
 - Peaje urbano
 - Aparcamientos disuasorios en la periferia de los centros urbanos
- Medidas relacionadas con el transporte público urbano
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones

- Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
- Aumentar el nivel de integración intermodal del sistema de transporte
- Fomentar el uso del transporte público: cercanías, metro, tranvía, autobuses
- Transporte a la demanda
- Accesos y servicios de transporte público a las terminales de los diferentes modos de transporte
- Creación de intercambiadores para minimizar recorridos y tiempos de trasbordo entre las diferentes redes y así garantizar conexiones rápidas y fiables entre los distintos medios de transporte
- Diseñar el espacio público multifuncional, que equilibre la utilización por el transporte colectivo público y el vehículo privado
- Carriles bus, plataformas reservadas y carriles para vehículos de alta ocupación
- Sistemas tarifarios integrados: sistemas de información del servicio en tiempo real y títulos de transporte de lectura sin contacto
- Regulación de intersecciones con prioridad para autobuses y tranvías
- Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
 - Fomentar los modos de transporte no motorizados
 - Mejora de la red de itinerarios peatonales
 - Red de itinerarios ciclistas
 - Alquiler o préstamo de bicicletas
 - Aparcamiento para bicicletas
- Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores
 - Fomento de planes de movilidad para aquellos centros atractores de desplazamientos
 - Políticas de localización de centros atractores
 - Definir y aplicar medidas orientadas a reducir la distancia de los desplazamientos de los empleados
 - Regular las plazas de aparcamiento compensando económicamente por no utilizarlo, reembolsando el importe del aparcamiento de disuasión, priorizándolo en base a distintos criterios o incluso cobrando por su uso
 - Nueva política de aparcamiento que no facilite la utilización del vehículo privado
 - Fomentar el transporte no motorizado al trabajo mediante la creación de aparcamientos para bicicleta, proporcionando ayudas para su adquisición y la disponibilidad de vestuarios y duchas para ciclistas y peatones
 - Fomento del transporte público al trabajo mediante líneas específicas de transporte público, ayudas económicas para la adquisición de los títulos de transporte o proporcionando información sobre las distintas líneas
 - Autobuses de empresa: servicio de lanzadera entre un nodo o intercambiador de transporte público y el centro atractor o servicio con ruta
 - Minimizar los desplazamientos de los empleados, clientes y proveedores mediante la introducción de horarios alternativos en el trabajo (flexible o comprimido) o del teletrabajo
 - Promoción del viaje compartido en coche (carpooling) y viaje en coche compartido (carsharing)
- Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad
 - Promover la formación y sensibilización al objetivo de eliminar aspectos relacionados con la movilidad, negativos sobre el medio ambiente y la calidad de vida
 - Desarrollar una campaña específica de promoción del transporte público y alternativo frente al uso del vehículo privado
 - Desarrollar e intensificar campañas de sensibilización y concienciación ciudadana sobre la necesidad del ahorro energético para evitar derroches en actividades cotidianas tanto en el ámbito doméstico como en el ámbito del sector servicios
 - Reducir las necesidades de desplazamiento mediante las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC)
 - Administración electrónica y comercio electrónico
 - Nuevas regulaciones de los aparcamientos públicos y privados
 - Desarrollo e implantación de medidas coercitivas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte
 - Incentivar la utilización del transporte público
 - Favorecer comportamientos ambientalmente sostenibles
 - Incorporación de criterios ambientales en el impuesto de matriculación, de modo que los vehículos resulten gravados en función de la contaminación que produzcan
 - Nueva fiscalidad sobre vehículos y carburantes en función de aspectos ambientales

- Integración gradual de criterios de eficiencia energética en la contratación administrativa para el aumento de los vehículos limpios en el parque móvil de carácter público y en las flotas de servicio sometidas a concesión
- Introducir incentivos y regulación específica que dirija la innovación tecnológica hacia aspectos como vehículos menos contaminantes, de menos peso y con menor consumo energético, y adecuados para el calmado de tráfico

b) Sector de la edificación

- Renovación del parque de calderas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria en el sector doméstico
- Revisión de las exigencias energéticas en la normativa edificatoria
- Renovación del parque de calderas y generadores de frío en el sector terciario
- Plan Renove de electrodomésticos
- Planes de Ahorro y Eficiencia Energética en las Administraciones Públicas
- Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones actuales de alumbrado público exterior

c) Sector industrial

- Acuerdos voluntarios entre industrias del sector para detectar y adoptar medidas
- Registro accesible al público sobre compromisos voluntarios de las empresas en relación a la reducción del consumo energético
- Realización de auditorías energéticas
- Facilitar la viabilidad económica de las inversiones del sector industria en ahorro energético con objeto de alcanzar el potencial de ahorro de energía detectado
- Inclusión de una evaluación específica de impactos energéticos en todo proyecto industria para que los equipos e instalaciones nuevos dispongan de la mejor tecnología disponible
- Fomento de plantas de cogeneración de pequeña potencia y renovación de las existentes

d) Sector de la agricultura, ganadería y pesca

- Cursos presenciales de formación en técnicas de uso eficiente de la energía en el sector agrario dirigidas a los agricultores y ganaderos
- Plan de Modernización de la flota de tractores agrícolas (Plan Renove de tractores)
- Mejora de la eficiencia energética de los tractores en uso mediante la ITV
- Obligatoriedad del mantenimiento y control de los elementos que inciden de manera determinante en el consumo de los tractores para la mejora de la eficiencia energética de los tractores
- Racionalización del uso de maquinaria agrícola
- Introducir criterios de eficiencia energética en el diseño y construcción de instalaciones ganaderas
- Instalación de equipos más eficientes con aprovechamiento, en los casos en que sea posible, de energías residuales de los mismos: equipos de iluminación, compresores de ordeño y equipos de frío
- Incorporar el ahorro y la eficiencia energética en los cultivos energéticos
- Mejora del Ahorro y la Eficiencia energética en el Sector Pesquero, como el aprovechamiento de los gases de escape, propulsión eléctrica e híbrida, combustibles alternativos o apoyo de otras fuentes de energía
- Potenciar el uso de energías renovables en la desalación

8.2.3 NIVEL AUTONÓMICO

8.2.3.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

En el presente apartado se hace mención a las medidas derivadas de la normativa y a medidas incluidas en los instrumentos de planificación identificados en el Apartado 8.1.3.

8.2.3.1.1 Medidas derivadas de normativa

- Normativa de limitación de emisiones:

La Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 12 de febrero de 1998 por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida es aplicable tanto a actividades industriales como a cualesquiera otras actividades, e impone límites de emisión para todas las instalaciones de combustión que emplean biomasa sólida como combustible, diferenciando tres límites en función de la potencia térmica.

- Normativa de evaluación de impacto ambiental:

La Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental no solo amplía la relación de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa estatal, sino que también crea dos nuevas figuras de prevención ambiental: Informe Ambiental y Calificación Ambiental, lo que garantiza la consideración de los aspectos ambientales para un amplísimo número de actividades.

8.2.3.1.2 Medidas derivadas de instrumentos de planeamiento

Sector transporte y movilidad

- Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos
 - Obligatoriedad de realizar actividades de carga/descarga en horario nocturno
 - Promover el transporte colectivo en carretera, creando plataformas reservadas para autobuses, en función de la planificación en materia de Infraestructuras Viarias
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Restricción de la circulación de vehículos más contaminantes, con restricciones no aplicables a aquéllos de bajas emisiones que llevan un distintivo verde; es decir, a vehículos de gasolina y gasóleo con catalizador, los de motor eléctrico y los que funcionan con gases licuados del petróleo
 - Planes locales de aparcamientos públicos
 - Reducción obligatoria de la velocidad de circulación
 - Prohibición alternativa del uso de los vehículos según su numeración par e impar
 - Prohibición del acceso de autobuses y camiones (excepto los de transporte colectivo de pasajeros) a las áreas urbanas contaminadas
 - Instalación de barreras electrónicas que cierran al tráfico rodado convencional las calles más contaminadas (sólo se permite el acceso mediante tarjetas magnéticas a residentes, comerciantes y vehículos de carga/descarga)
 - Reforestación prioritaria en las avenidas de circunvalación y avenidas con problemas de deterioro de la calidad del aire por las emisiones del tráfico rodado. Concretamente, de pasillos verdes (o márgenes arbolados) alrededor de industrias potencialmente contaminantes del aire o generadoras de malos olores, en torno a las vías urbanas con mayores niveles de tráfico, y que sirvan para conducir naturalmente el aire de las periferias hacia los centros urbanos
 - Diseñar una distribución equilibrada y dispersa de zonas verdes por toda la ciudad y su periferia
- Medidas relacionadas con el transporte público urbano
 - Sistemas de gestión informatizada autobuses
- Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados
 - Documentos locales de peatonalización
 - Impulsar los sistemas de bicicletas públicas como medio de transporte colectivo, asociando su utilización a los modos de transporte gestionados por los Consorcios de Transporte

8.2.3.2 Medidas existentes posteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

8.2.3.2.1 Medidas derivadas de normativa

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales:

El Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera incluye la metodología de inspección, los límites de concentración de partículas que no podrán superarse en el entorno de fuentes no canalizadas y la necesidad de implantar medidas correctoras en el caso de superación de los límites fijados.
- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación:

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental integra los procedimientos de prevención ambiental y de prevención y control integrados de la contaminación, diferenciando tres procedimientos:

 - Autorización Ambiental Integrada, con el ámbito de aplicación de la Ley 16/2002
 - Autorización Ambiental Unificada, que se regula por el Decreto 356/2003
 - Calificación Ambiental

Cabe destacar la actualización del ámbito de aplicación para Calificación Ambiental, la sustitución del procedimiento de Informe Ambiental por el de Autorización Ambiental Unificada incorporando nuevas actividades al ámbito de aplicación y el

que la Autorización Ambiental Unificada pueda ser revisada de oficio por la administración cuando existan causas objetivas para ello.

- Normativa sobre contaminación lumínica:

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que entre otros aspectos, regula por vez primera en Andalucía la contaminación lumínica, articula esta materia bajo la óptica de la prevención, minimización y corrección de los efectos adversos de la dispersión de luz artificial hacia el cielo nocturno. Entre otros aspectos, en dicha Ley se sientan las bases para la zonificación lumínica del territorio y el establecimiento de niveles de iluminación en función de cada zona, teniendo en cuenta la compatibilidad de los intereses municipales y empresariales con los científicos, ecológicos y de ahorro energético.

Mediante el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, se aprueba el Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética, que desarrolla lo establecido sobre esta materia en la mencionada ley.

- Normativa sobre fiscalidad ambiental:

La Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas, crea y regula determinados impuestos, calificados como ecológicos, entre los cuales se encuentran el Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera y el Impuesto sobre vertidos a las aguas litorales.

La referida Ley, establece tres regímenes para la determinación de la base imponible del Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera: la estimación directa, la estimación objetiva y la estimación indirecta, con los requisitos y condiciones que en los mismos se establecen. Y contempla, también, las deducciones por inversiones en infraestructuras y bienes de equipo destinadas al control, prevención y corrección de la contaminación atmosférica o hídrica aplicables a los impuestos sobre emisión de gases a la atmósfera y sobre vertidos a las aguas litorales.

En cumplimiento de las previsiones contenidas en la repetida Ley, el Decreto 503/2004, de 13 de octubre, establece determinadas normas para la determinación de la base imponible en el Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera, y para el cálculo de la base imponible en el Impuesto sobre vertidos a las aguas litorales en el supuesto de cese o interrupción temporal de la actividad, y asimismo regula las deducciones por inversiones anteriormente referidas.

8.2.3.2.2 Medidas derivadas de instrumentos de planeamiento

a) *Sector transporte y movilidad*

- Medidas relacionadas con la ordenación urbanística e infraestructuras
 - Incluir en los Planes Generales de Ordenación Urbanística municipal la elaboración de los correspondientes Estudios de Movilidad e Impacto sobre el Tráfico
 - Contribuir desde la planificación territorial y urbanística a reducir las necesidades de movilidad, fomentar el transporte público, las redes de transporte no motorizado y optimizar el diseño de urbanizaciones y edificaciones para mejorar la eficiencia energética
 - Ordenar los crecimientos urbanísticos, de acuerdo con el modelo de ciudad mediterránea compacta y multifuncional propio de Andalucía, y siguiendo estrategias que minimicen la demanda de desplazamientos motorizados y hagan viable la implantación de sistemas de transporte público
 - La creación de grandes distribuidores metropolitanos, que constituyan una alternativa a viarios existentes ya congestionados, sirvan para articular las coronas metropolitanas exteriores y canalicen grandes volúmenes de tráfico de paso, especialmente de vehículos pesados
 - La construcción de plataformas multimodales que integren espacios reservados para el transporte público, las bicicletas y peatones y los coches
 - Actuaciones de aumento de la capacidad viaria metropolitana en los tramos de mayor concentración de demanda
 - Impulso a la incorporación de criterios de eficiencia energética en la planificación territorial y urbanística
 - Normativa para la obligatoriedad de plazas de aparcamiento en nuevas viviendas
 - Normativa para la obligatoriedad de plazas de aparcamiento en viviendas a rehabilitar
 - La incorporación de mecanismos en el PGOU para que las nuevas zonas urbanizables previstas lleven incorporados carriles bici y biciaparcamientos
- Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos
 - Desarrollar una red de áreas logísticas que permita el desarrollo de la comodalidad y de los modos más eficientes desde el punto de vista técnico, económico y ambiental en el transporte de mercancías

- Ampliación aparcamiento carga-descarga
- Prohibición del acceso de autobuses y camiones (excepto los de transporte colectivo de pasajeros) a las áreas urbanas contaminadas
- La creación de itinerarios para que los vehículos pesados no atraviesen por el interior de las ciudades
- Impulsar el transporte ferroviario y el incremento de su participación en el reparto modal, tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros
- Apoyar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la incorporación de los puertos andaluces en la creación de autopistas del mar
- Analizar la viabilidad de establecer servicios de transporte marítimo que conecten las ciudades medias litorales entre sí y con sus centros regionales y potenciar el transporte de personas y el tráfico de cruceros en los puertos andaluces
- Desarrollar un programa de renovación de la flota marítima andaluza
- Medidas para los desplazamientos en vehículo particular
 - Potenciar los modos de transporte no motorizados, el transporte público y los modos motorizados ambientalmente más eficientes como alternativas al uso de vehículos privados
 - Restricciones de acceso a los centros urbanos del automóvil privado, carriles reservados y dispositivos telemáticos de control de tráfico
 - Promover la incorporación a la información sobre características técnicas de un vehículo del concepto de eco-ficha
 - Incentivar la ocupación alta de los vehículos aplicando medidas entre las que se pueden encontrar la reducción de los peajes en autopista o la creación de carriles para vehículos de alta ocupación en los accesos a las ciudades
 - Restricción del tráfico rodado a los servicios de transporte público y vehículos de emergencia y/o carga/descarga
 - Limitación de accesos a cascos históricos en días laborales, fiestas y festejos
 - Creación de aparcamientos públicos en centros urbanos
 - Creación de aparcamientos públicos en bordes de centros urbanos
 - Aparcamiento horario vigilado (zona azul)
 - Aparcamientos disuasorios en las periferias urbanas y bordes de centros históricos y comerciales
 - Aparcamientos sólo para residentes
 - Limitar la creación de aparcamientos públicos rotatorios en zonas centrales y/o congestionadas
 - Implantar medidas de calmado del tráfico y desarrollar una política de control sobre los aparcamientos
 - Calles con velocidad máxima de 30 km/h para vehículos de residentes y transporte público
- Medidas relacionadas con el transporte público urbano
 - Creación en las principales aglomeraciones urbanas de una red ferroviaria metropolitana, compuesta por las subredes de metro, tranvía y cercanías ferroviarias, y complementada por un sistema de plataformas reservadas para el autobús en aquellos corredores de menor demanda, de acuerdo a lo recogido por los diferentes Planes de Transporte Metropolitano
 - Fomentar, mediante medidas administrativas, sociales, económicas y educativas, el uso peatonal y de las bicicletas en las ciudades, del ferrocarril en el transporte interurbano y, en general, del transporte público, desarrollando pactos sociales de movilidad
 - Apoyo a la creación de redes de tranvías urbanos en los ámbitos de Sevilla, Jaén, Jerez de la Frontera y Córdoba
 - Ejecutar las siguientes actuaciones de creación de líneas de metro y tranvía, que entrarán en servicio a lo largo del período de vigencia del Plan: líneas de metro de Sevilla, Granada y Málaga, servicios tranviarios de Sevilla y Málaga y del tren-tranvía Chiclana-San Fernando
 - Desarrollo de conexiones tranviarias metropolitanas en Almería y Huelva
 - Impulsar la implantación de servicios ferroviarios de cercanías en todos los centros regionales que carecen de este tipo de servicios
 - Potenciar la intermodalidad mediante la creación de intercambiadores de transporte, siempre en las periferias metropolitanas
 - Potenciar los Consorcios Metropolitanos de Transporte a fin de racionalizar y mejorar los servicios de transporte público
 - Promover modos de desplazamiento alternativos, favoreciendo el uso del transporte público frente al privado
 - Desarrollar un programa de renovación de flotas de vehículos de transporte urbano alimentados por gasolina o gasóleo por vehículos de propulsión híbrida, con pilas de combustible, impulsados a gas natural o biocarburantes
 - Incremento de paradas de autobuses públicos en el centro urbano
 - Tarifas reducidas para estudiantes y Tercera Edad
 - Autobuses adaptados a discapacitados (plataforma baja)
 - Horarios coordinados de autobuses urbanos e interurbanos
 - Terminales multimodales de transporte
 - Bonobús para autobuses urbanos e interurbanos

- Carriles bus
- Billetes combinados de autobuses urbanos e interurbanos
- Prioridad autobús público en intersecciones
- Construcción de una red de tranvías y metros ligeros dentro de las áreas urbanas de mayor tamaño
- Fomento de modos intermedios entre el transporte público y el colectivo: taxis colectivos o alquiler de coches compartidos
- Servicios de autobuses lanzaderas al centro urbano
- La potenciación de modos de transporte público silenciosos (tranvías y autobuses eléctricos)
- Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados
 - Fomentar los modos de transporte no motorizados
 - Ubicación de terminales de transporte público en bordes del centro urbano
 - Itinerarios en forma de bucle para recorridos cortos por el centro urbano
 - Barreras y/o prohibiciones de acceso para atravesar el centro urbano
 - Mecanismos de participación ciudadana en planes de peatonalización
 - La creación de una red segura y confortable de itinerarios peatonales, que incluye pasillos, escaleras y ascensores mecanizados, que facilitan los desplazamientos de los habitantes
 - La creación de aparcamientos para bicicletas estratégicamente situados en zonas próximas a edificios administrativos comerciales y universitarios
 - La combinación del transporte en bicicleta con el autobús para acceder a zonas que por su lejanía o sus fuertes pendientes dificultan el acceso a pedal
 - Jerarquización de la red para bicicletas
 - Dar prioridad para los ciclistas en las intersecciones
 - Disminuir el efecto barrera causado por las autovías, los ferrocarriles y los ríos o canales
 - Puntos de alquiler de bicicletas a bajo precio
 - Descuentos en otros modos de transportes para aquellos ciclistas que se desplacen utilizando también parcialmente trenes de cercanías o autobuses
 - Calles compartidas por buses y bicicletas
 - Calles compartidas con peatones
- Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores
 - Desarrollar actuaciones para mejorar la movilidad diaria en los centros de trabajo dirigidas a favorecer el transporte público y los modos más eficientes
 - Promover la accesibilidad del transporte público en los grandes centros de trabajo y equipamientos públicos
 - Diseñar planes piloto de movilidad sostenible en centros de trabajo de más de 200 personas trabajadoras y en grandes centros prestadores de servicios de las Administraciones Públicas de Andalucía
 - Instalar aparcamientos para bicicletas en todos los centros públicos dependientes de las Administraciones Públicas de Andalucía, priorizando los centros educativos
- Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad
 - Fomentar la elaboración de planes de movilidad urbana, avanzando sustancialmente en la implantación de modalidades de transporte menos contaminantes
 - Fomento de planes de movilidad en grandes centros industriales, comerciales o de servicios
 - Realización de campañas de fomento de los modos de desplazamientos más eficientes
 - Programas de difusión de las ventajas del uso de los modos autónomos de transporte
 - Realizar campañas de sensibilización y educación sobre la incidencia ambiental del tráfico urbano y las ventajas del transporte público
 - Colaborar con las corporaciones locales para fomentar cursos de conducción y pilotaje eficientes
 - Promover en las autoescuelas cursos de conducción eficiente, y diseñar campañas divulgativas y formativas destinadas a los conductores en general
 - Proponer a las autoridades reguladoras difundir y ampliar la oferta de cursos de conducción y pilotaje eficiente dirigidos a conductores de camiones, autobuses, flota marítima y pesquera
 - Fomentar el comercio tradicional de proximidad
 - Potenciar la educación y sensibilización ciudadana con relación a los problemas derivados del transporte
 - Elaborar, en las zonas en las que sea necesario por superación de límites u objetivos, planes de mejora de la calidad del aire orientados a disminuir las emisiones de partículas primarias, así como de los precursores de las partículas secundarias

- Impulsar los Planes de Calidad Ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire existentes, potenciando el seguimiento de su eficacia
- Mejorar la integración de los datos de calidad del aire y los correspondientes al estado de salud de la población
- Realizar estudios puntuales de posibles efectos sobre la salud en zonas donde se estime que puede haber mayor impacto en salud por la contaminación atmosférica
- Evaluar el impacto en la salud de los contaminantes atmosféricos, mediante la monitorización de indicadores de salud relacionados con la exposición
- Incorporar nuevas tecnologías que permitan optimizar los medios para comunicar a la población la información sobre la calidad del aire
- Mejorar el protocolo de actuaciones a realizar por las diferentes administraciones en los casos en que se superen umbrales de información o alerta de algún contaminante atmosférico, extendiéndolo a otras administraciones públicas de carácter supramunicipal
- Elaborar un programa de biocarburantes para la promoción de esta fuente de energía
- Acuerdos con distribuidoras de biocombustible en Andalucía para favorecer su llegada al mercado
- Impulso de la demanda de biocarburantes mediante campañas de sensibilización e información
- La gestión global del tráfico rodado a tres niveles (zona, arteria e intersección), además de servir para dar prioridad a vehículos de asistencia y al transporte público
- La información a la ciudadanía de la densidad de tráfico de las redes y de la capacidad de los aparcamientos públicos
- Gestión informatizada de los servicios de autobuses urbanos
- El control y optimización del funcionamiento de la flota de transporte público y la información a los pasajeros de las incidencias del servicio
- El control de la contaminación atmosférica en zonas problemáticas
- Estimular con medidas de bonificación fiscal la matriculación de vehículos eficientes en cuanto a su consumo energético, así como, permitiendo su entrada en determinadas áreas de acceso restringido; invertir estas medidas para los coches de consumos unitarios elevados: penalizaciones fiscales y restricciones de acceso más severas
- Centros de control del tráfico (CCT)
- Creación de empresas municipales de aparcamientos públicos

b) Sector de la edificación

- Programa de incentivos a la instalación de tecnologías renovables en el ámbito doméstico particular y comunitario
- Promover el certificado energético andaluz en los edificios de nueva construcción
- Promover la adquisición de tecnologías no convencionales para la climatización e iluminación en viviendas
- Realizar campañas de fomento del uso de las energías renovables en el hogar
- Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados
- Promocionar proyectos piloto en agrupaciones de viviendas que superen los requisitos mínimos de eficiencia energética establecidos por el nuevo Código Técnico de la Edificación
- Realizar auditorías energéticas en edificios públicos que determinen la posible implantación de tecnologías renovables acorde a sus necesidades
- Promover la adecuación de las viviendas existentes a los requisitos energéticos incluidos en el certificado energético andaluz

c) Sector industrial

- Fomentar la incorporación de criterios de calidad ambiental en las empresas industriales andaluzas (especialmente relevantes en lo que se refiere a emisiones contaminantes), para así propiciar que sus decisiones estratégicas y operativas se adopten teniendo en cuenta su grado de sostenibilidad ambiental
- Establecer criterios medioambientales para la redacción de los planes de ordenación urbana en áreas industrialmente significativas
- Apoyar las actividades industriales con mayor capacidad de contribuir al desarrollo sostenible y a la adaptación de las industrias a criterios de ecoeficiencia
- Estimular a la industria para que fortalezca su capacidad de adoptar y crear tecnologías limpias, productos y procesos que sean seguros y menos contaminantes y, asimismo, que utilicen más eficientemente recursos, materiales y energía
- Promover las inversiones en infraestructuras e instalaciones que reduzcan las emisiones de los contaminantes atmosféricos generados en las industrias
- Realizar guías de buenas prácticas, en colaboración con los sectores industriales, para conseguir una mejor gestión de los procesos y reducir así las emisiones

- Difundir el programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía como instrumento para la promoción del ahorro y la eficiencia energética en el sector industrial
- Promocionar la instalación de tecnologías renovables en las empresas

d) *Sector de la agricultura, ganadería y pesca*

- Aplicar criterios de optimización energética al diseño y localización de instalaciones agrarias, acuícolas y pesqueras
- Promover el uso en la administración agraria y pesquera (especialmente en los centros de proximidad) de energías renovables y de sistemas de ahorro y eficiencia energética
- Fomentar los criterios de eficiencia energética y uso de energías renovables en el sector de la agricultura
- Incorporar el criterio de ahorro y eficiencia energética en las ayudas estructurales a la actividad agraria y del sector pesquero y acuícola
- Estudiar y, en su caso, impulsar medidas para acortar los circuitos de distribución de los alimentos
- Promover el uso de nuevas tecnologías en maquinaria agrícola y embarcaciones pesqueras, mejorando su eficiencia energética a través de la introducción del biodiésel, nuevos aditivos, instalación de equipos de navegación, etc.
- Incentivar la modernización del parque de maquinaria de los equipos de riego y de otro equipamiento demandante de energía para incorporar tecnología más eficiente y consumos energéticos menores
- Estimular la adopción voluntaria de sistemas de mejora de la calidad ambiental por parte de las industrias agroalimentarias y pesqueras
- Fomentar el uso de tecnologías renovables en la ganadería y agricultura ecológica
- Fomentar la instalación de energía solar fotovoltaica aislada, especialmente en explotaciones agrícolas

8.2.4 NIVEL LOCAL

Al igual que en los apartados anteriores, a continuación se detallarán las medidas incluidas en los documentos enumerados anteriormente cuya fecha de publicación sea anterior al 11 de junio de 2008. Concretamente se distinguirán dos tramos, por un lado las publicadas antes del año 2002 (entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002) y las publicadas entre el año 2002 y el 11 de junio de 2008 (con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002).

8.2.4.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

8.2.4.1.1 Medidas concretas ejecutadas

Sector transporte y movilidad

- Fomento del transporte público
 - Creación del "billete único" para el fomento del transporte público
 - Implantación del Tranvía que comunica Vélez-Málaga y Torre del Mar (en Vélez-Málaga)
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Zonas de aparcamiento regulado
 - Las vías azules constituyen el perímetro de la zona centro de protección especial, la de mayor equipamiento comercial y, por tanto, de atracción preferente. El periodo máximo de estacionamiento de un vehículo en una calle incluida dentro de la vía azul, es de tres horas. Transcurrido este plazo, el vehículo no podrá en ningún caso estacionarse en la misma calle, excepto los poseedores de la tarjeta azul de residente de la zona, que no estarán sujetos a esta limitación horaria
 - Las vías verdes constituyen un equipamiento de playa y, por tanto, de atención preferente, permitiéndose su uso especial un mayor tiempo de estacionamiento. La duración máxima el estacionamiento será de seis horas con el horario concreto que determine el Órgano de Gobierno Municipal, excepto los poseedores de tarjetas de residente de la zona, que no están sujetos a esta limitación horaria
 - Implantación de carril bici en Fuengirola
- Restricción de acceso para los vehículos pesados al centro del municipio de Fuengirola

8.2.4.2 Medidas existentes con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

8.2.4.2.1 Medidas concretas ejecutadas

a) Sector transporte y movilidad

- Mejora de infraestructuras
 - Mejora de la movilidad en los distintos barrios con nuevas vías, remodelación de las existentes, etc., de manera que el transporte público es la alternativa natural para los traslados de la población
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Creación de un aparcamiento subterráneo en el núcleo de Manilva

b) Sector industrial

- Establecimiento en las Autorizaciones Ambientales Integradas de límites de emisión y controles más restrictivos que los previamente vigentes para actividades industriales nuevas y existentes incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley 16/2002
- Cumplimiento del calendario para el cese de la actividad de la cantera de Los Arenales (2007)

c) Medidas relacionadas con la prevención y la sensibilización

- Implantación de estación de medida de los niveles de inmisión en Marbella
- Implantación de 2 paneles de información sobre contaminación atmosférica en Marbella

8.2.4.2.2 Medidas concretas planificadas pero no ejecutadas con fecha de 11 de Junio de 2008

a) Sector transporte y movilidad

- Fomento del transporte público
 - Actuaciones de mejora en la red ferroviaria
 - Potenciación de las conexiones ferroviarias con las grandes redes europeas del transporte de viajeros de Alta Velocidad
 - Intermodalidad de los servicios de altas prestaciones y de cercanías ferroviarias con el Aeropuerto Internacional "Pablo Picasso"
 - Mejora de la intermodalidad del transporte de mercancías en modo ferroviario con el Puerto de Málaga, el Aeropuerto Internacional y las plataformas logísticas propuestas
 - Favorecer la complementariedad de la red ferroviaria y el resto de los modos de transporte
 - Constituir la red de Metro como elemento estructurante del sistema de transporte público de la aglomeración urbana de Málaga, conectando los ejes de mayor centralidad metropolitana: centro histórico de Málaga, universidad, centros administrativos, parque tecnológico, principales centros de transporte urbano y metropolitano, etc.
 - Conexión mediante trenes de Alta Velocidad con el interior Peninsular reduciendo significativamente los tiempos de desplazamiento, en concreto el AVE entre Córdoba y Málaga
 - Construcción del corredor ferroviario litoral: Corredor Ferroviario de la Costa del Sol Occidental y el de la Costa del Sol Oriental que posibilitarán una alternativa real a la monopolización de los transportes a través de la red viaria, contribuyendo a su descongestión empleando un modo de transporte más sostenible y competitivo
 - Acceso Ferroviario – AVE – al Aeropuerto Pablo Ruiz Picasso
 - Integración Urbana del Ferrocarril en Málaga y Nueva Estación
 - Remodelación del acceso ferroviario al puerto de Málaga
 - Articular y cualificar el espacio urbanizado para el fomento del transporte público
 - Reforzar los núcleos urbanos tradicionales: la necesaria organización del transporte público en autobús deberá orientarse de acuerdo con este objetivo, especialmente teniendo en cuenta que debe servir también a las cabeceras interiores no servidas por el corredor ferroviario
 - Crear nuevas áreas de estructuración urbana: el Plan establece la delimitación de nuevas áreas de carácter estratégico y estructurante, en las que se localicen dotaciones y sistemas generales de carácter local y supralocal, que equilibren la uniformidad del uso residencial del espacio urbano y que contribuyan a la conformación de la estructura urbana de la franja litoral

- Nuevos precios que hagan más competitivo el transporte público
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Crear aparcamientos disuasorios entre las rondas, con conexiones de metro ligero y BUS
 - Creación de una red de aparcamientos disuasorios junto a los intercambiadores de FFCC
 - Estudio de posibles soluciones a los colapsos creados en las dos rotondas de conexión de la A-7 y Las Lagunas
 - Estación intermodal de transportes que se situará en la Explanada de la Estación de Vélez Málaga, punto neurálgico para el transporte municipal por ser además parada terminal del proyecto completo del tranvía, y en todo caso de paso obligado de todas las líneas de autobús urbanas e interurbanas
 - Ordenanza reguladora de normas para la seguridad vial y el calmado del tráfico, para el municipio de Estepona
- Fomento de transporte no motorizado
 - Crear nuevas líneas que conecten las zonas peor conectadas (polígonos industriales, urbanizaciones)
 - Estudio de posibilidades y ejecución de proyectos de peatonalización de las principales zonas del núcleo urbano
 - Registro del número de calles peatonales y fomento de su uso
 - Estudio de peatonalización de ciertas zonas de Mijas-Pueblo, Las Lagunas y La Cala
 - Prolongar el carril bici existente para que llegue al norte de Vélez
- Mejora de infraestructuras
 - Creación de autovías de acceso desde Pedrizas y autovía en el eje del Guadalhorce hasta la A-92
 - Creación de la Segunda Ronda Oeste ya programada y nueva Ronda Este con accesos de carácter metropolitano
 - Terminación de las autovías Málaga - Córdoba, Málaga - Almería y Málaga - Cádiz
 - Creación de viales longitudinales y transversales en la A-357 hasta el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) que den servicio a la Universidad, al CTM, al sur de Campanillas, a los polígonos y al PTA
 - Creación de una red de metro en la ciudad que se articule adecuadamente con el resto de medios de transporte y con las infraestructuras y servicios metropolitanos
 - Ampliación del tren de cercanías con una visión metropolitana, tanto en el litoral (tren litoral) como en el Valle del Guadalhorce
 - Soterramiento del AVE en la ciudad y adecuación de los espacios resultantes para conectar dos zonas históricamente separadas y mejorar el acceso a la ciudad por el oeste
 - Mejora de los accesos del puerto tanto por tren, con el soterramiento de la vía férrea, como por carretera con la búsqueda de vías rápidas de entrada y salida de vehículos
 - Reordenación del recorrido de la línea de autobús urbano para aumentar su eficacia
 - Red de carriles bici que estén interconectados y permitan la movilidad de un extremo a otro de la ciudad
 - Completar las redes viarias existentes para dar respuesta a la conectividad transversal entre núcleos
 - Establecer plataformas reservadas al transporte colectivo en la ampliación de la autovía A-7 e introducir prioridades en la N-340
 - Actuaciones de mejora en la red viaria:
 - Duplicación de la A-357 como un nuevo gran eje para las conexiones exteriores de la aglomeración con la zona occidental andaluza y peninsular
 - Nueva autopista de las Pedrizas
 - Construcción de la Hiperronda, tiene como objetivo canalizar los flujos de larga distancia, dejando la Ronda de Málaga existente para desplazamientos de carácter metropolitano y urbano
 - Construcción de un distribuidor Metropolitano para permeabilizar y posibilitar las conexiones transversales entre distintos componentes de la red viaria
 - Conexión Coín – Alhaurín el Grande – Cala de Mijas permeabilizando la relaciones entre el Valle de Guadalhorce y el litoral
 - Acondicionamiento del eje Coín – Alhaurín el Grande
 - Mejora del acceso rodado al puerto
 - Mejora de los accesos al aeropuerto
 - Construcción de una nueva terminal de viajeros y de una segunda pista en el Aeropuerto Internacional Pablo Ruíz Picasso
 - Ejecución de dos nuevos muelles en el Puerto de Málaga
 - Articular el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol
 - Construcción de un ferrocarril de altas prestaciones, con un trazado muy similar al de la actual autovía del litoral, que permite compaginar las comunicaciones de largo recorrido con las internas de la costa. La línea ferroviaria, presenta

dos tramos bien diferenciados: la línea existente entre Málaga y Fuengirola, que requiere actuaciones para la mejora de su capacidad actual, y el tramo de nuevo trazado, en vía doble, entre Fuengirola y Estepona, que tiene como finalidad la prestación de dos servicios diferenciados, servicio de Cercanías (paradas en todas las estaciones) y servicio de Altas Prestaciones con paradas en los grandes núcleos de población (Málaga, Torremolinos, Fuengirola, Marbella y Estepona) y en el aeropuerto internacional de Málaga. Dado el marcado carácter metropolitano de la nueva actuación, se ha previsto la implantación de once nuevas estaciones con una cadencia media de unos cinco kilómetros

- Mejorar los accesos viarios con los espacios limítrofes
 - o Nueva Autopista de peaje Las Pedrizas – Málaga
 - o Autovía litoral, en los tramos correspondientes a las provincias de Cádiz y Granada
 - o Variante prevista de la Bahía de Algeciras y la hiperronda de Málaga en su conexión con el eje Antequera – Córdoba – Madrid
 - o Estudiar la viabilidad de un nuevo trazado a Ronda por Benahavís y la transformación en vía de alta capacidad de la conexión de la AP-7 con la A-380, por el Puerto de los Pescadores
 - Mejora de la circunvalaciones litorales y los accesos a los municipios interiores
 - o Autovía de la Costa: posibilitar su uso para el transporte público, a ser posible en plataforma reservada, con previsión de las posibles paradas, pasos peatonales, carriles bici, etc.
 - o Vía intermedia: estudio informativo de iniciativa pública, en paralelo con el presente POT, que sirva de marco de referencia a los planeamientos urbanísticos municipales de manera que se garantice su continuidad y viabilidad como vía rápida urbana, aprovechando la estructura viaria actual y sus posibles canales de continuidad viaria
 - o Vías transversales: mejora de los accesos a Mijas, Istán, Ojén, Benahavís y Casares garantizando sobre todo la permeabilidad de los suelos a construir
 - Creación de nuevas zonas de aparcamientos subterráneos
 - Mejoras en los accesos y salidas de la A-7
 - Mejora de las vías intercomarcales y de la red complementaria
 - Ampliación de la línea de tren de la Costa del Sol y construcción de las dos paradas previstas para Mijas
 - Medidas relacionadas con la prevención y la sensibilización
 - Medidas de previsión para regular futuros incrementos de tráfico en la zona de Entrerrios y en la rotonda de conexión con la A-7 de La Cala
 - Reducción de emisiones en los vehículos
 - Incorporación progresiva de biodiesel a la flota de autobuses de la empresa concesionaria "Portillo"
 - Otras medidas de movilidad urbana
 - Puesta en marcha del Pacto por la Movilidad y fortalecimiento del Consorcio de Transportes
 - Implantación de resaltes de hormigón y/o cemento
- b) *Sector Industrial*
- Cumplimiento del calendario para el cese de la actividad de la cantera de la Cañada de los Canteros (2010)
 - Control y establecimiento de medidas correctoras para las cementeras del polígono industrial de La Vega

8.2.4.2.3 Criterios y medidas genéricas planteadas en instrumentos de planificación

a) *Sector transporte y movilidad*

- Fomento del transporte público
 - Fomento de las redes de transporte público colectivo, redes de peatones y redes de ciclistas
 - Potenciar la oportunidad de las nuevas estaciones del ferrocarril Málaga - Estepona desde principios de intermodalidad con el transporte urbano
 - Favorecer la creación de un sistema intermodal de transporte y propiciar la movilidad y accesibilidad al transporte público
 - Fomentar la intermodalidad del sistema y fomentar el transporte urbano de viajeros
 - o Integración de todos los núcleos en un sistema de transporte urbano y metropolitano, se basará en el transporte público del corredor ferroviario y el transporte público rodado (BUS) con la reordenación prevista de carriles bus en la actual N-340

- Facilitar la accesibilidad de todos los habitantes del ámbito, especialmente a los núcleos del interior, a las estaciones del corredor ferroviario mediante transporte público
- Enlazar los nodos ferroviarios con la red viaria para asegurar la distribución de viajeros
- Estudiar la implantación de fórmulas de transporte que den soluciones a las demandas específicas de comunicación de los núcleos turísticos
- Construcción de un intercambiador de autobuses en Fuengirola, que conecte con los corredores ferroviarios Málaga – Fuengirola, Fuengirola – Estepona
- Como apoyo al transporte de mercancías se propone la construcción de un Centro de Transporte en Estepona, y dos Centros Logísticos en Marbella y Mijas
- Fomentar el desarrollo de actuaciones en las redes de transporte urbano eficientes, fomentando el uso de transporte colectivo frente al individual
- Fomento de las actividades que fomenten la utilización del transporte público y la educación vial de la población de Marbella
- Creación de zonas o carriles donde tenga preferencia el autobús
- Fomento e incremento de la información sobre el transporte público interurbano y las ventajas de pertenecer al Consorcio de Transportes del Área de Málaga
- Articular y cualificar el espacio urbanizado para el fomento del transporte público
 - Cualificar la ordenación de los intersticios existentes entre el espacio urbano: los nuevos crecimientos a plantear en los procesos de revisión de los planeamientos urbanísticos para su adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, y en sus revisiones sucesivas deberán desarrollar los siguientes criterios:
 - Procurar un crecimiento basado en la continuidad urbana, garantizando las continuidades viarias e infraestructuras generales con sus correspondientes conexiones
 - Garantizar las previsiones en materia de comunicaciones y transporte previamente a la implantación residencial
 - Las nuevas extensiones completarán las dotaciones y servicios de la población asentada
 - Los nuevos crecimientos deberán asumir la obligación de ejecutar las infraestructuras de la malla viaria de interconexión de los correspondientes sectores
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Imponer restricciones a la presión del vehículo privado en los núcleos urbanos consolidados creando áreas de alta calidad comercial y residencial, centros comerciales abiertos, áreas de prioridad residencial, áreas ambientales, etc.
 - Mejorar la gestión de las zonas de aparcamiento y disminuir las barreras arquitectónicas
 - Medidas para reducción del peaje de la autopista de Marbella
 - Apoyar medidas que ayuden a crear itinerarios alternativos con relación a los puntos negros de tráfico del municipio, principalmente en el trayecto Marbella – San Pedro
 - Política más restrictiva en lo que a multas por aparcamiento se refiere
- Fomento de transporte no motorizado
 - Desarrollar redes peatonales continuas en el territorio intermunicipal para la articulación no-motorizada de los núcleos urbanos. Iniciativas de peatonalización en coexistencia con el transporte público y residentes
 - Potenciar sistemas alternativos de movilidad, incorporando al planeamiento y a los sistemas urbanísticos criterios para el desplazamiento a pie y en bicicleta
 - Incentivar las actuaciones encaminadas a la reducción de transporte motorizado fomentando la creación del carril bici, carril bus y áreas peatonales
 - Potenciación de la movilidad sostenible por la construcción del carril-bici
 - Apuesta por la implantación del carril-bici
- Medidas relacionadas con la prevención y sensibilización
 - Elaboración de estudios específicos de la movilidad y tráfico a nivel municipal que conduzcan a la elaboración de un Plan de Ordenación del Tráfico y Movilidad a nivel municipal
 - Propuesta a la Consejería de Medio Ambiente de la ubicación de una estación de vigilancia de la calidad del aire en Mijas
 - Realización de un estudio de los principales puntos de emisión de contaminantes de Mijas
 - Campaña de concienciación de la población sobre las excesivas emisiones debidas al uso del vehículo privado
 - Sensibilización de la población para el uso del transporte público
 - Campaña de comunicación y concienciación para el uso de transporte público urbano

- Fomento de las iniciativas de Seguridad Vial, especialmente en relación con el transporte de mercancías peligrosas, fomentando la elaboración y seguimiento de planes de emergencia
 - Estimular la protección y conservación del paisaje urbano
 - Informar a la población residente y estacional de Marbella sobre la puesta en marcha de la Agenda 21 Local de Marbella, y de los valores ambientales del municipio
 - Promover la participación de la ciudadanía en el proceso de implantación la Agenda 21 Local de Marbella
 - Realización de cursos para la educación ambiental de la ciudadanía
- Otras medidas de movilidad urbana
 - Medidas para regulación del tráfico en el municipio de Estepona
 - o Resaltos transversales (RC)
 - o Elementos de ordenación estructural (EOE)
 - o Elementos verticales (EV)
 - o Elementos luminoso (EL)
 - Mejora de infraestructuras
 - Utilizar las infraestructuras existentes de modo equilibrado para todos los modos de transporte priorizando los corredores exclusivos de transporte público sobre el privado
- b) *Sector industrial*
- Establecimiento de medidas de medición, prevención y corrección de la contaminación
 - Incentivar medidas que disminuyan los riesgos de salud ambiental de la ciudadanía.

8.3 IMPACTO DE LAS POLÍTICAS EXISTENTES SOBRE LA EMISIÓN DE PARTÍCULAS Y DE PRECURSORES DE PARTÍCULAS SECUNDARIAS

En este apartado se resume el impacto de las políticas existentes sobre las emisiones de partículas y sobre las emisiones de precursores de partículas secundarias.

8.3.1 SECTOR TRÁFICO

Para analizar el impacto de las políticas y planes existentes sobre la evolución de las emisiones del sector tráfico, se consideran las mejoras tecnológicas derivadas de Directivas de reducción de emisiones de vehículos de motor.

Las Directivas de reducción de emisiones analizadas en el Apartado 8.2.1 no tienen un efecto inmediato, sino diferido en el tiempo, derivado de la renovación de la flota de vehículos con unas especificaciones más estrictas en cuanto a emisión de partículas.

Se ha realizado un estudio detallado de la repercusión de las Directivas de reducción de emisiones de vehículos de motor en las emisiones de PM₁₀ en el ámbito de estudio del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, teniendo en cuenta la distribución del parque de vehículos, su antigüedad y tasa de renovación.

El análisis se ha efectuado cuantificando la reducción porcentual de emisiones de PM₁₀ en el periodo 2008-2015, siendo 2015 el año siguiente al comienzo de la etapa EURO 6.

8.3.1.1 Metodología para la evaluación de las emisiones

La metodología seguida para la realización de este estudio ha sido la siguiente:

- Análisis de los diferentes programas de la UE para la reducción de emisiones de partículas de vehículos de motor. Caracterización de los niveles de emisión de PM₁₀ según tipología de vehículos, antigüedad del parque de vehículos y fechas de aplicación de los diferentes programas de la UE
- Caracterización del parque de vehículos del año 2008 del ámbito de Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Desagregación según tipo de vehículos y antigüedad
- Estimación de la evolución del parque de vehículos para el periodo 2009-2015
- Cálculo de las emisiones de PM₁₀ del parque de vehículos por clases de vehículos en el periodo 2009-2015, considerando el incremento previsto en el parque y la tasa de renovación con vehículos de menor emisión de acuerdo a las fechas de aplicación de las Directivas de la UE
- Estimación de la reducción total de emisiones de PM₁₀ del tráfico

Para la realización de este análisis, no se tienen en consideración posibles cambios en el patrón de la tasa de renovación del parque de vehículos, como consecuencia de políticas de movilidad, otras políticas de fomento del transporte público o el desarrollo de nuevas infraestructuras viarias.

Las emisiones ocasionadas por los vehículos han sido calculadas en base a la metodología recogida en la Guía Metodológica, desarrollada por el inventario CORINAIR para tráfico rodado y que se encuentra publicada en el documento "EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook-2007". Dicha metodología se encuentra completamente incorporada en el modelo informático de la Agencia Europea de Medio Ambiente denominado COPERT IV (Computer Programme to Calculate Emissions from Road Transport).

El programa COPERT permite estimar las emisiones de los principales contaminantes atmosféricos (CO, NO_x, COV, SO₂, CO₂, PM₁₀, etc.) producidos por los diferentes tipos de vehículos (turismos, vehículos ligeros, vehículos pesados, autobuses, ciclomotores y motocicletas).

Las emisiones que calcula el programa se distinguen en:

- Emisiones producidas durante la estabilización térmica del motor (emisiones en caliente)
- Emisiones durante el encendido del motor desde temperatura ambiente (emisiones en frío)
- Emisiones debidas a la evaporación del combustible

Las emisiones totales son calculadas como producto de los datos de tráfico y el factor de emisión correspondiente, el cual tiene una gran dependencia con la velocidad y las pautas de conducción.

8.3.1.2 Caracterización del parque de vehículos 2008 - 2015

Para la caracterización del parque de vehículos en el periodo 2008 - 2015 del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, se parte de los siguientes datos estadísticos:

- Parque de vehículos de todos los municipios de Andalucía correspondientes al año 2008, desagregado según tipología de vehículo. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)
- Parque de vehículos nacional desagregado según tipología de vehículo, antigüedad, tipo de combustible y potencia o peso del vehículo. (Fuente: Dirección General de Tráfico. Anuario Estadístico General. Años 1992-2007)
- Matriculaciones anuales durante el periodo enero 2003-marzo 2009 para cada municipio de Andalucía, desagregadas según tipología de vehículos, excepto para los ciclomotores. (Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía, según datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico)
- Matriculaciones anuales en 2008 para cada provincia de Andalucía, desagregadas según tipología de vehículos. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)
- Distribución de las bajas de vehículos para cada municipio de Andalucía en 2008, desagregadas por antigüedad y tipología de vehículo. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)
- Distribución de las bajas de vehículos para cada municipio de Andalucía en el periodo 2005-2008, desagregadas por tipología de vehículo. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)

Para estimar el parque de vehículos para un año del periodo 2009-2015 se parte del parque de vehículos del año anterior y de las matriculaciones y número de bajas en el parque de vehículos en ese año según la tipología de los vehículos y su antigüedad. La estimación del parque de vehículos ha tenido en cuenta las siguientes hipótesis:

- Se consideran dos escenarios para el número de matriculaciones. En el primer escenario (Escenario 1) se asignan las matriculaciones disponibles para 2009 extrapoladas al año completo a todos los años. En el segundo escenario (Escenario 2), para los años 2009 y 2010 se considera la misma tasa de matriculación que en el Escenario 1, y a partir de 2011, se toma la tasa de matriculación de 2008, de forma que los dos primeros años representan una situación con mayor afección por la crisis económica y a continuación se produce una recuperación hasta llegar a los niveles de matriculación de 2007-2008
- La distribución de la antigüedad de los vehículos que se dan de baja anualmente será la correspondiente a la distribución proporcionada por la DGT para los municipios del ámbito del Plan en el año 2008. Se asume una tasa de bajas constante para todos los años, concretamente las del año 2008 con menor número de bajas, lo que equivaldría a considerar la situación más conservadora posible

8.3.1.3 Cálculo de la reducción de emisiones de PM₁₀ en el periodo 2009-2015

Para el cálculo de las emisiones de PM₁₀ del parque de vehículos del Plan de Mejora de la Calidad del Aire se ha empleado el programa COPERT IV, con las siguientes hipótesis de partida:

- Longitud media de viaje (L_{mp}) = 12 km. (Fuente: "EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook-2007", Road Transport). L_{mp} es un factor que incide en el cálculo de las emisiones en frío, siendo el valor medio de los kilómetros que recorre cada vehículo en un viaje. De modo que, cuanto más pequeño sea este factor, implicará que los vehículos recorrerán más kilómetros en condiciones de frío, aumentándose dichas emisiones
- Temperatura: Medias mensuales representativas del ámbito de estudio del Plan
- Consumo anual de combustibles por provincias durante 2008 (Fuente: Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos: <http://www.cores.es/esp/estadisticas/consumos.html>)
- Especificaciones del combustible establecidas en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocombustibles y el Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006
- Las pautas de conducción (Urbano/Rural/Autovía) se asignan partiendo de las recomendaciones de "EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook-2007, Road Transport" complementadas por las características de los núcleos urbanos, zonas industriales y las vías de circulación existentes, y coherentes con el consumo de combustible. Se considerará "Urbano" cuando los vehículos circulen por núcleos de población o por el interior de zonas industriales, "Rural" cuando los vehículos transiten por vías secundarias de circulación, carreteras comarcales o, en general, vías de carril único fuera de núcleo urbano, y "Autovía" para los vehículos que se desplacen por autovías propiamente dichas, autopistas, circunvalaciones o vías de circulación que dispongan de más de un carril para cada sentido
- Velocidad de circulación (km/h): valores estimados en base a las limitaciones de velocidad de cada vehículo según los tipos de vías de circulación y el consumo de combustible medio por tipología de vehículos
- Recorrido medio anual durante la vida útil por tipo de vehículos: en base a datos estadísticos y coherentes con el consumo de combustible medio por tipología de vehículos. Se ha considerado una distribución de autobuses de 20% urbanos y 80% interurbanos o autocares, en base al "Manual para la Gestión Ambiental en el Sector Transporte en Andalucía", publicado en 2006 por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía
- La corrección por carga se aplica a vehículos pesados, que pueden transportar tanto mercancías como personas, es decir, se aplica a camiones y a autobuses
- Corrección por inclinación del terreno: la pendiente de las zonas urbanas se ha determinado como el promedio de la pendiente de todos los municipios de los que se estudien la contribución de emisiones. La pendiente en las vías principales y secundarias se calculará como el promedio de la pendiente por tramos para las vías implicadas que queden dentro del ámbito

La estimación de las emisiones totales se ha realizado en kilogramos de PM_{10} por kilómetro recorrido por cada tipo de vehículo y en toneladas/año en base al recorrido medio de los vehículos. Asimismo, se ha estimado la reducción en las emisiones de dicho contaminante en 2015 respecto a las emisiones de PM_{10} del 2008.

A partir del parque de vehículos de los municipios incluidos dentro del ámbito del Plan y mediante la aplicación del programa COPERT 4, se han determinado las emisiones de PM_{10} en el periodo 2008-2015, para dos escenarios:

- Escenario 1, suponiendo una evolución del parque de vehículos basada en las matriculaciones del año 2009
- Escenario 2, suponiendo una evolución del parque de vehículos en los dos primeros años del periodo en base a las matriculaciones de 2009 y, en el resto de los años las matriculaciones de 2008 (superiores a las de 2009)

De este modo, se han calculado las reducciones porcentuales de dichas emisiones debidas a la renovación del parque de vehículos (con menores niveles de emisión por la aplicación de las nuevas Directivas más restrictivas), teniendo en cuenta la tasa de crecimiento del número de vehículos.

Seguidamente, se exponen para cada escenario analizado, la evolución del parque de vehículos, la emisión total de PM_{10} en toneladas/año y la variación porcentual de las emisiones de PM_{10} y precursores gaseosos de formación de partículas secundarias por tipología de vehículos, asociado a la aplicación de los correspondientes programas EURO.

La Tabla 8.7 y la Tabla 8.10 muestran el porcentaje de variación del parque de vehículos y emisiones en el año 2015 con respecto al año 2008, donde el signo positivo indica incremento y el signo negativo representa una reducción.

La Figura 8.1 y la Figura 8.2 representan la evolución porcentual en el periodo 2008-2015 del parque de vehículos y emisiones, siendo el 100% la base de comparación, es decir, el parque de vehículos y emisiones del año 2008.

Tabla 8.5 Parque de vehículos (Escenario 1)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		GLOBAL VEHÍCULOS
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	295778	258845	12563	82702	955	12860	122324	86231	226	903	873387
2015	253994	263959	11002	75996	678	11973	125320	98804	400	1599	843726

Tabla 8.6 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año (Escenario 1)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		EMISIÓN TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	43,2	300,3	4,0	247,0	1,3	98,2	27,9	10,7	6,9	24,0	763,3
2015	36,6	259,8	3,4	192,8	0,9	78,4	22,3	10,7	7,0	26,5	638,5

Tabla 8.7 Variación del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias en 2015 respecto a 2008 según tipología de vehículos (Escenario 1)

	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
Parque de vehículos	-14,1%	2,0%	-12,4%	-8,1%	-29,0%	-6,9%	2,4%	14,6%	77,1%	77,1%	-3,4%
Emisiones PM ₁₀	-15,3%	-13,5%	-13,0%	-21,9%	-29,0%	-20,1%	-20,2%	0,2%	1,7%	10,5%	-16,3%
Emisiones NO _x	-39,8%	-4,2%	-28,6%	-14,9%	-29,6%	-19,3%	48,5%	10,6%	9,4%	11,6%	-15,8%
Emisiones SO ₂	-81,1%	-79,9%	-80,5%	-81,9%	-87,1%	-81,9%	-83,0%	-79,1%	-66,5%	-65,4%	-80,4%
Emisiones COVNM	-30,3%	-12,4%	-27,8%	-17,2%	-29,8%	-29,7%	-17,7%	-4,0%	-14,1%	-8,0%	-22,8%

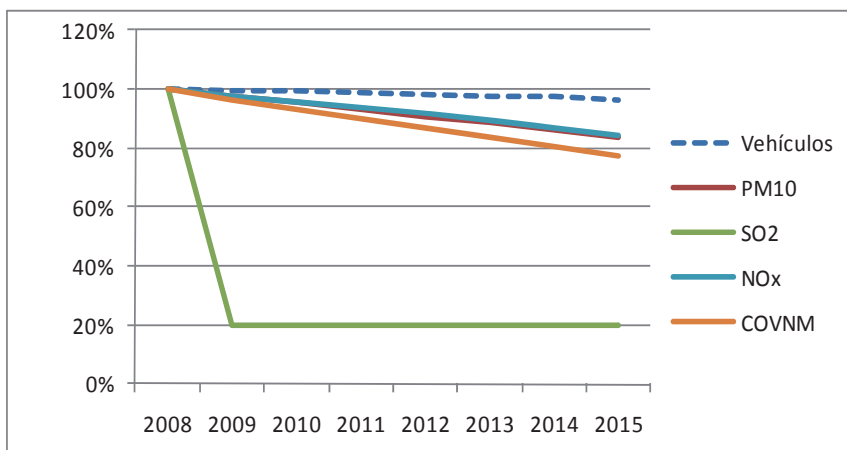


Figura 8.1 Evolución temporal del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias (Escenario 1)

Tabla 8.8 Parque de vehículos (Escenario 2)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		GLOBAL VEHÍCULOS
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	295778	258845	12563	82702	955	12860	122324	86231	226	903	873387
2015	319278	321091	12692	87118	678	13930	125320	130238	338	1354	1012038

Tabla 8.9 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año (Escenario 2)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		EMISIÓN TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	43,2	300,3	4,0	247,0	1,3	98,2	27,9	10,7	6,9	24,0	763,3
2015	45,7	276,2	4,0	198,8	0,9	84,7	22,3	12,6	6,7	24,8	676,6

Tabla 8.10 Variación del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias en 2015 respecto a 2008 según tipología de vehículos (Escenario 2)

	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
Parque de vehículos	7,9%	24,0%	1,0%	5,3%	-29,0%	8,3%	2,4%	51,0%	49,9%	49,9%	15,9%
Emisiones PM ₁₀	5,8%	-8,0%	0,0%	-19,5%	-29,0%	-13,8%	-20,2%	17,9%	-3,2%	3,4%	-11,4%
Emisiones NO _x	-38,1%	6,8%	-28,0%	-9,1%	-29,6%	-16,0%	48,5%	41,3%	3,8%	5,6%	-10,5%
Emisiones SO ₂	-77,1%	-74,7%	-78,0%	-78,5%	-88,1%	-78,4%	-84,3%	-74,5%	-70,4%	-69,6%	-76,5%
Emisiones COVNM	-25,9%	1,1%	-26,2%	-11,9%	-29,8%	-29,3%	-17,7%	9,0%	-14,8%	-9,3%	-18,7%

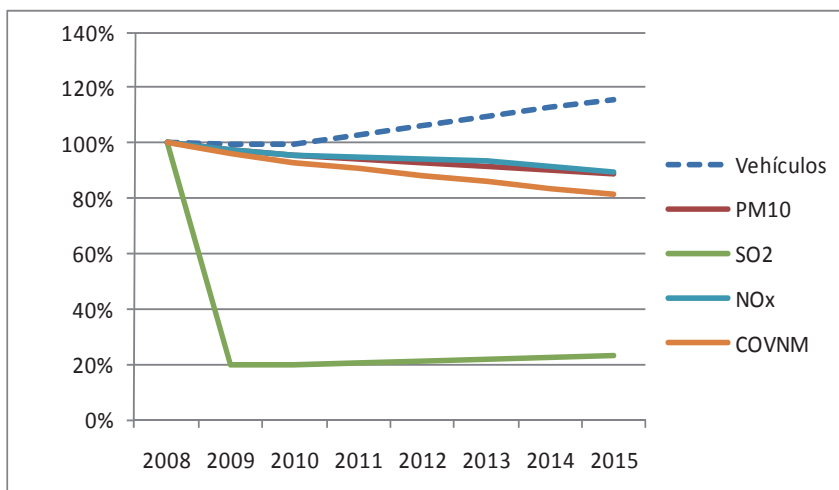


Figura 8.2 Evolución temporal del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias (Escenario 2)

Considerando el peso relativo de cada vehículo y la disminución en las emisiones de PM₁₀ provocadas por la aplicación de las nuevas Directivas EURO para cada tipo de vehículo, se observa para los dos escenarios estudiados una reducción de las emisiones de PM₁₀ correspondientes al tráfico rodado mayor en el escenario 1 que en el escenario 2.

Por ello, para el escenario 2, más desfavorable en este sentido, dado que las matriculaciones totales en el periodo 2008-2015 son mayores que en el escenario 1, se consigue una reducción total de las emisiones de PM₁₀ del 11,4% (con un incremento del parque de vehículos del 15,9%), frente a una reducción total de las emisiones de PM₁₀ del 16,3% que se produciría en el escenario 1 (con un descenso del parque de vehículos del 3,4%).

8.3.2 SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL

Los sucesivos Reglamentos de Instalaciones Térmicas en Edificios incorporan la variable ambiental, ya que fomentan tanto la mejora de la eficiencia energética (y, por tanto, la disminución del consumo de combustible por unidad de energía térmica consumida) como la reducción de emisiones de NO_x.

El Código Técnico de la Edificación aprobado en marzo de 2006 por el Real Decreto 314/2006 incorpora exigencias básicas de ahorro de energía desde 5 puntos de vista:

- Limitación de demanda de energía: estableciendo requisitos de aislamiento térmico para nuevos edificios y rehabilitación de edificios de más de 1000 m² de superficie donde se renueve más del 25% de los cerramientos
- Rendimiento de instalaciones térmicas
- Requisitos de eficiencia energética de instalaciones de iluminación
- Contribución mínima de energía solar térmica para agua caliente sanitaria en edificios de nueva construcción y rehabilitación de edificios existentes en que exista instalación de agua caliente sanitaria. Esta contribución mínima oscila entre el 30% y el 70% del caudal de agua caliente demandado
- Contribución mínima de energía solar fotovoltaica en función de usos previstos de la edificación y umbrales mínimos de superficie o de parámetros característicos del uso del edificio (plazas hoteleras, camas de hospital)

La aplicación de estos requisitos tendrá efecto a largo plazo sobre las emisiones de partículas y precursores de la formación de partículas secundarias, en tanto que incide sobre nuevas edificaciones o renovación de instalaciones pero no actúa sobre los edificios existentes.

El nuevo Reglamento de Instalaciones Térmicas de Edificios, aprobado por Real Decreto 1027/2007, establece los requisitos de eficiencia energética de instalaciones térmicas de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria e impone la prohibición de utilización de combustibles sólidos de origen fósil en estas instalaciones.

El Reglamento de Instalaciones Térmicas de Edificios se complementa con una serie de normas técnicas aplicables a estas instalaciones con especificaciones en cuanto a emisiones de NO_x y CO, y en el caso de combustibles sólidos especificaciones también para partículas y carbono orgánico.

Las medidas adoptadas en este ámbito han supuesto una evolución de las emisiones del sector doméstico que muestran una lenta pero continua reducción de las emisiones de partículas, a pesar del incremento de población experimentado. Para precursores gaseosos de partículas secundarias, la evolución muestra una gran reducción de las emisiones de SO₂, fruto de las políticas de limitación del contenido en azufre en los combustibles e incrementos en las emisiones de NO_x y compuestos orgánicos volátiles.

En la Tabla 8.11 se muestra para el sector residencial/comercial/institucional la evolución de las emisiones inventariadas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en el ámbito del Plan.

Tabla 8.11 Evolución de las emisiones inventariadas (t/a)

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES INVENTARIADAS (t/a)					
	2007	2006	2005	2004	2003
PM ₁₀	268	267	271	269	273

8.3.3 SECTOR INDUSTRIAL

La normativa de protección del medio ambiente atmosférico (Decreto 833/1975 y Orden de 18 de octubre de 1976) ha sido el marco para el establecimiento de límites de emisión a la atmósfera a las actividades industriales y para la inspección de estas actividades industriales.

La normativa de prevención ambiental tanto nacional (evaluación de impacto ambiental) como autonómica (evaluación de impacto ambiental, informe ambiental y calificación ambiental) ha supuesto la imposición de condicionantes ambientales a las nuevas actividades autorizadas tras la entrada en vigor de la normativa.

Tabla 8.12 Estadística de procedimientos EvIA, IA y CA a nivel provincial

EXPEDIENTES INICIADOS SEGÚN TIPO Y AÑO			
AÑO	EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	INFORME AMBIENTAL	CALIFICACIÓN AMBIENTAL
2002	146	161	74
2003	93	145	578
2004	113	219	201
2005	98	187	477
2006	154	210	144
2007	94	157	43

La normativa de prevención y control integrados de la contaminación se ha aplicado tanto a las nuevas instalaciones como a las existentes, basando los límites de emisión de contaminantes a la atmósfera en las mejores técnicas disponibles. En la Tabla 8.13 se muestran las Autorizaciones Ambientales Integradas (AAI) concedidas.

Tabla 8.13 Autorizaciones Ambientales Integradas concedidas

AUTORIZACIONES AMBIENTALES INTEGRADAS CONCEDIDAS					
INSTALACIÓN	MUNICIPIO	TIPO DE RESOLUCIÓN	FECHA DE RESOLUCIÓN	TIPO DE INSTALACIÓN	CÓDIGO
CCC DE MÁLAGA	Málaga	Autorización	14/06/2006	Nueva	AAI/MA/001/06
SOCIEDAD FINANCIERA Y MINERA, S.A.	Málaga	Autorización	23/07/2007	Existente	AAI/MA/004/07
CERÁMICA DE CAMPANILLAS, S.L.	Málaga	Autorización Transmisión de la titularidad	26/03/2008 08/05/2009	Existente	AAI/MA/013/08
CERICA CEYFOR, S.L CAMPANILLAS (MÁLAGA)	Málaga	Autorización	06/03/2008	Existente	AAI/MA/010/08
GARGAMEL, S.L. CAMPANILLAS (MÁLAGA)	Málaga	Autorización	18/03/2008	Existente	AAI/MA/020/08
CRESPILLO Y GÓMEZ, S.L.	Vélez- Málaga	Autorización	17/01/2008	Existente	AAI/MA/017/08
ANTONIO GORDO GARCÍA	Vélez- Málaga	Autorización	05/03/2008	Existente	AAI/MA/016/08
S.A. LADRILLOS Y TEJAS	Málaga	Autorización	22/02/2008	Existente	AAI/MA/047/08
SAN MIGUEL FÁBRICAS DE CERVEZA Y MALTA, S.A.	Málaga	Autorización Modificación	27/03/2008 22/06/2009	Existente	AAI/MA/006/08
COMPLEJO MEDIOAMBIENTAL COSTA DEL SOL	Casares	Autorización	10/03/2008	Existente	AAI/MA/025
COMPLEJO MEDIOAMBIENTAL DE MÁLAGA "LOS RUICES"	Málaga	Autorización	22/04/2008	Existente	AAI/MA/018
REFRESCOS ENVASADOS DEL SUR S.A.	Málaga	Autorización Modificación	11/04/2008 16/06/2009	Existente	AAI/MA/022/08
HORMIGONES Y CEMENTOS ANDALUCES, S.L.	Málaga	Autorización	30/05/2008	Nueva	AAI/MA/061/08
CERÁMICA CAPELLANÍA, S.C.A.	Málaga	Autorización	08/04/2008	Existente	AAI/MA/014
PLANTA DE SELECCIÓN, RECUPERACIÓN Y COMPOSTAJE CON VERTEDERO CONTROLADO DE RECHAZOS DE MÍJAS	Mijas	Autorización	05/06/2008	Existente	AAI/MA/048
UVE, S.A.	Málaga	Autorización	15/05/2008	Existente	AAI/MA/027/08
INDUCERAMA, S.L.	Málaga	Autorización	07/04/2008	Existente	AAI/MA/012
LAS DELICIAS DE CAMPANILLAS, S.C.A.	Málaga	Autorización	13/06/2008	Existente	AAI/MA/019/08
AGROPECUARIA CAMPANILLAS, S.A.	Málaga	Autorización	27/06/2008	Existente	AAI/MA/043/08
FÁBRICA, MATADERO Y DESPIECE, S.A.	Málaga	Autorización	09/06/2008	Existente	AAI/MA/046/08
FÁBRICA DE LADRILLOS EL PRADO, S.A.	Vélez-Málaga	Autorización	26/06/2009	Existente	AAI/MA/024

En la mayoría de los focos los sistemas de depuración de partículas instalados son filtros de mangas.

Adicionalmente, las AAI recogen medidas para disminuir las emisiones no canalizadas de partículas en algunas industrias (fabricación de cemento, industria cerámica). Algunas de estas medidas son:

- Sistema de transporte neumático
- Control del llenado de silos
- Cuando existan almacenamientos de materiales a la intemperie y siempre y cuando se encuentren sometidos a la acción del viento, se estudiará el empleo de barreras contra el viento
- Recogida periódica del material pulverulento que se pueda asentar en las zonas de trasiego, almacenamiento o proceso
- Todos los viales deberán estar pavimentados y limpios
- Riego de caminos mediante aspersores en verano
- Techado y cerramiento perimetral de naves o, al menos, recubrimiento con una lona del material pulverulento para evitar levantamientos
- Cubrición de los camiones de transporte de arcilla y combustibles sólidos
- Limpieza de ruedas de los camiones y maquinaria móvil antes de salir de las canteras y zonas de trituración y almacenamiento de arcilla
- Asfaltado de zonas de trasiego y buen mantenimiento de las mismas

La normativa estatal de prevención y control integrados de la contaminación se complementa a nivel autonómico con la Ley de Gestión Integral de la Calidad Ambiental, que introduce la Autorización Ambiental Unificada.

Tabla 8.14 Autorizaciones Ambientales Unificadas concedidas

AUTORIZACIONES AMBIENTALES UNIFICADAS CONCEDIDAS							
EMPRESA/PROMOTOR	INSTALACIÓN/ ACTUACIÓN	CATEGORIA ANEXO LEY 7/2007	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO DE RESOLUCIÓN	FECHA DE RESOLUCIÓN	CÓDIGO
RUSTICOS HERMANOS LOBILLO, S.C.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez- Málaga	Autorización	02/04/2009	AAU/MA/025/08
CONCEPCION ROBLES MARTIN	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	02/04/2009	AAU/MA/032/08
HERMANOS ZAYAS GALLEGO, C.B.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	03/03/2009	AAU/MA/030/08
VICENTE RUIZ GARCIA	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	03/03/2009	AAU/MA/024/08
FRANCISCO DIAZ TELLEZ	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	24/04/2009	AAU/MA/033/08
FRANCISCO ANTONIO ORTEGA MATA	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	31/03/2009	AAU/MA/027/08
TODO EN BARRO RUSTICO EL ARGENTINO, S.L.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	26/03/2009	AAU/MA/037/08
JOSE ORTIZ PARDO	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	06/02/2009	AAU/MA/029/09
ANTONIO JAVIER ORTEGA SEGOVIA	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	14/05/2009	AAU/MA/034/08
HIJOS DE FRANCISCO GAMEZ SANCHEZ, S.C.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	14/05/2009	AAU/MA/028/08
JOSE RAMIREZ TELLEZ E HIJOS, S.C.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	09/02/2009	AAU/MA/026/08
ANTONIO RUIZ GARCIA	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	11/05/2009	AAU/MA/031/08
ANTONIO GORDO LAVADO	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	12/06/2009	AAU/MA/038/08
CRESPILLO Y GOMEZ, S.L.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	02/06/2009	AAU/MA/043/08
FRANCISCO JAVIER DIAZ DIAZ	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	10/11/2009	AAU/MA/071/08
RUSTICOS HERMANOS ESPANA, S.C.	Fabricación productos cerámicos artesanales	4.13	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	09/06/2009	AAU/MA/035/08
LAMARO ENERGY, S.A.	Planta producción	5.11	Málaga	Vélez-Málaga	Autorización	01/12/2009	AAU/MA/003/09

AUTORIZACIONES AMBIENTALES UNIFICADAS CONCEDIDAS							
EMPRESA/PROMOTOR	INSTALACIÓN/ ACTUACIÓN	CATEGORIA ANEXO LEY 7/2007	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO DE RESOLUCIÓN	FECHA DE RESOLUCIÓN	CÓDIGO
	biodiesel						
ORTEGA VELA	Planta reciclado residuos construcción y demolición y vertedero asociado	11.8	Málaga	Estepona	Autorización	27/05/2009	AAU/MA/068/08
JOMA ANALU SIGLO XXI, S.L.	Reciclado residuos construcción y demolición vertedero de residuos inertes	11.8	Málaga	Casares	Autorización	07/09/2009	AAU/MA/062/08
AUTOPISTA DEL SOL CONCESIONARIA ESPALA, SA.	Planta de aglomerado asfáltico	4.18	Málaga	Casares	Autorización	16/04/2009	AAU/MA/050/08
G&S ANDRAGOM S.L.U.	Instalación almacén para acopio y tránsito de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos	11.6	Málaga	Málaga	Autorización	27/04/2009	AAU/MA/067/08
GIASA	Duplicación calzada carretera A-7052	7.1	Málaga	Málaga	Autorización	29/05/2009	AAU/MA/088/08

8.4 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA PLANEADOS O EN FASE DE INVESTIGACIÓN A LARGO PLAZO

La implantación de medidas a largo plazo debe estar enfocada a aquellos sectores que contribuyen en mayor grado a la presencia de partículas en el aire. Entre estos sectores destaca el tráfico, ya sea por las emisiones directas debidas a los motores de combustión interna o por la resuspensión de partículas asociadas al tránsito de vehículos.

Como medidas a largo plazo complementarias a las medidas recogidas en el Plan de Actuación merecen especial atención:

- Implantación comercial del vehículo eléctrico
- Incorporación de criterios ambientales en el diseño de las ciudades y las edificaciones

8.4.1 IMPLANTACIÓN COMERCIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

El vehículo eléctrico tiene indudables beneficios ambientales para los ambientes urbanos, derivados fundamentalmente de la ausencia de combustión, lo que conlleva que no se produzcan emisiones de gases de combustión y unas menores emisiones sonoras.

El vehículo eléctrico presenta un amplio historial de proyectos de investigación y fabricación de prototipos, encontrándonos a las puertas de su distribución comercial. No obstante, como toda nueva tecnología, el vehículo eléctrico debe superar las barreras existentes para su implantación y posterior desplazamiento de los vehículos con motor de combustión interna.

Los vehículos eléctricos pueden ser de varios tipos:

- Híbrido convencional: funciona con dos motores, uno de combustión interna y otro eléctrico, empleando uno u otro en función de las necesidades del vehículo, priorizando el uso del motor eléctrico en zonas urbanas y el motor de combustión en vías interurbanas. Tienen una autonomía eléctrica baja, cargándose la batería eléctrica durante el funcionamiento con el motor de combustión
- Híbrido con conexión a red eléctrica: es similar al anterior pero con la posibilidad de cargar la batería conectando el vehículo a la red, por lo que no sería necesario el empleo del motor de combustión para llevar a cabo la carga de la batería
- Eléctrico puro: funciona únicamente con el motor eléctrico, pudiendo tener incorporado un pequeño motor de combustión interna para proporcionar al vehículo de autonomía en caso de agotarse la batería
- Eléctrico con pila de combustible: se trata de vehículos eléctricos que en lugar de batería disponen de un dispositivo electroquímico de conversión de la energía química del combustible (hidrógeno, gas natural) en energía eléctrica

El Gobierno de España considera que el vehículo eléctrico es una oportunidad industrial, tecnológica, energética y medioambiental, por lo que ha promovido la elaboración del Plan Integral de Impulso del Vehículo Eléctrico, actualmente en fase de redacción,

orientado al fomento del vehículo eléctrico puro e híbrido con conexión a red, cuyo objetivo es alcanzar la cifra de 250.000 vehículos eléctricos en 2014, cifra consistente con alcanzar un millón de vehículos eléctricos e híbridos convencionales en 2014.

La finalidad del Plan Integral de Impulso del Vehículo Eléctrico es la introducción del vehículo eléctrico en el parque de vehículos, a fin de que, de manera progresiva, se integren en el mismo sustituyendo a los vehículos de combustión interna.

Las líneas de actuación del Plan Integral de Impulso del Vehículo Eléctrico son:

- Fomento de la demanda (flotas públicas, ayudas económicas para la adquisición, ventajas urbanas para los usuarios de vehículos eléctricos)
- Industrialización e I+D+I (programa de fomento para investigación y fabricación de vehículos eléctricos y componentes en España)
- Fomento de la infraestructura de recarga y gestión de la demanda
- Programas horizontales (comunicación, marketing, normativa, etc.)

Por lo que respecta al vehículo eléctrico con pilas de combustible, cabe destacar que en septiembre de 2009, las principales compañías automovilísticas a nivel mundial firmaron un acuerdo para homogeneizar el desarrollo y la introducción al mercado de vehículos eléctricos impulsados con pila de combustible. En el acuerdo, las compañías anticipaban que a partir del año 2015 una cantidad significativa de vehículos eléctricos con pila de combustible podrían ser comercializados.

8.4.2 INCORPORACIÓN DE CRITERIOS AMBIENTALES EN EL DISEÑO DE CIUDADES Y EDIFICACIONES

El urbanismo y la ordenación del territorio determinan buena parte del patrón de movilidad y, por tanto, a medio y largo plazo la movilidad sostenible exige planificar la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado.

Una buena parte de los desarrollos urbanos sigue siendo ajena a los servicios de los medios de transporte público. Para evitar la continuación de este fenómeno, que estimula la dependencia respecto al automóvil, es necesario también establecer un nuevo marco de la planificación urbanística que obliguen a justificar la solución sostenible para la movilidad de las personas que vivan o accedan a los nuevos desarrollos urbanos previstos. Un criterio orientador adecuado puede ser el de la accesibilidad, es decir, la localización de actividades debe realizarse bajo criterios de facilidad de acceso en transporte colectivo o no motorizado.

La calle, como espacio de convivencia, exige nuevas reglas de uso que contrapesen el predominio físico y psicológico del automóvil. La velocidad del transporte motorizado de las calles es un parámetro fundamental para explicar la calidad de vida urbana y las posibilidades de los medios de transporte más vulnerables, peatones y ciclistas en particular. Desde esa perspectiva se debe crear un nuevo régimen circulatorio en la ciudad que garantice velocidades adecuadas a cada tipo de viario urbano bajo el criterio de procurar un nuevo equilibrio entre los distintos medios de transporte y entre la circulación y las demás funciones urbanas. La legislación establece, con una limitación general urbana de 50 km/h y dos posibilidades de mayor restricción, las áreas 30 (con limitación de velocidad a 30 km/h) y las calles residenciales o de coexistencia de tráfico (con limitación de velocidad a 20 km/h) puede ser el escenario de mínimos si se impulsan desde las distintas administraciones las operaciones de tratamiento del viario y de control de la velocidad que se corresponden con dichas limitaciones.

Otro aspecto a considerar es el diseño de las vías urbanas de mayor capacidad, debiendo establecerse criterios para el trazado viario nuevo y para la transformación del viario urbano que se prevea transformar. En los últimos tiempos, con frecuencia se ha acometido la construcción de bulevares como solución orientada a reserva de espacio para peatones y ciclistas, configuración que resulta menos adecuada desde el punto de vista de la calidad del aire que concentrar las calzadas en el centro de la vía y dotar a ésta de amplias aceras, alejando así las emisiones atmosféricas y sonoras de las viviendas. El diseño de las vías urbanas de alta capacidad orientado a mejorar la calidad del aire debería incorporar adicionalmente una separación física vegetal entre la calzada y el espacio destinado al resto de usos. Un ejemplo de configuración podría ser calzada, un seto arbustivo de 1-1,5 m de altura, hilera de árboles ornamentales, carril bici y acerado, en el que la separación vegetal cumpliría la finalidad de proporcionar una separación física de los vehículos y adicionalmente las hojas de árboles y arbustos aportarían una gran superficie sobre la que se podrían depositar partículas, contribuyendo así a reducir los niveles de material particulado en la atmósfera. Este efecto se vería potenciado por las mañanas al condensar la humedad del ambiente, que serviría para captar, entre otras partículas, parte del material depositado sobre las calzadas y resuspendido por efecto del tráfico.

Por otra parte, el diseño arquitectónico de los edificios influye en los consumos energéticos de los mismos. Por tanto, adicionalmente a los requisitos establecidos en el Código Técnico de la Edificación y en el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios, se deberá tener en cuenta la forma, orientación y distribución interior, protecciones solares, el aislamiento y la ventilación, adaptándola a las características climáticas de la zona.

9 PLAN DE ACTUACIÓN

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración Málaga y Costa del Sol, elaborado por la Consejería competente en materia de medio ambiente, parte de un profundo análisis de la zona afectada, no sólo en lo que se refiere a la calidad del aire y el origen de la contaminación, sino también en aspectos tales como la climatología, orografía y la situación socioeconómica; para determinar el estado actual y así poder sentar las bases del Plan de Actuación.

El Plan de Actuación es un conjunto de medidas, adoptadas y propuestas por las Administraciones públicas competentes, que conllevan diferentes actuaciones sectoriales y cuya aplicación de forma simultánea a corto plazo implicará una mejora apreciable para cumplir con los objetivos de calidad del aire establecidos en la legislación, aunque también se han propuesto medidas a medio y largo plazo que conllevarán una mejora adicional. De hecho con las medidas ya ejecutadas, se han conseguido disminuir los niveles de PM_{10} , no registrándose en 2009 ninguna superación del valor límite anual en las estaciones dentro del ámbito del Plan.

En base al análisis de la caracterización química de partículas y al análisis de contribución de fuentes, los principales componentes de las partículas son:

- Material mineral
- Materia carbonosa
- Compuestos inorgánicos secundarios

Por tanto, las medidas del Plan de Actuación se encaminan a minimizar las emisiones de partículas de esta naturaleza o de precursores gaseosos que den lugar a estos compuestos. En este sentido, las medidas se han seleccionado teniendo en cuenta no sólo la evaluación de la calidad de aire de los últimos años, sino también los siguientes criterios:

- Eficacia de la medida respecto a la disminución de los niveles de partículas
- Periodo de tiempo necesario para observar la mejora en los niveles de calidad del aire
- Relación entre la eficacia de la medida y el coste económico e impacto social asociado a su implantación
- Población sobre la que repercutiría la mejora de la calidad del aire conseguida con la medida
- Medidas principalmente relacionadas con el tráfico, al ser éste el mayor problema en los núcleos de población
- Medidas preventivas que eviten el aumento de la emisión de partículas en los distintos ámbitos del Plan y en el período considerado

9.1 MEDIDAS DE MEJORA DEL PLAN

Las medidas del Plan de Actuación se estructuran en dos grupos. El primer grupo, Grupo 1, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales MA (Málaga), está integrado por aquellas actuaciones que ya están definidas en normas o planes existentes o bien han sido propuestas por algún Organismo específicamente para la elaboración del presente Plan. El segundo grupo, Grupo 2, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales PCA (Plan Calidad Aire), recoge las directrices de las nuevas medidas que han de ponerse en marcha como resultado de la elaboración del presente Plan, correspondiendo su definición al organismo/administración competente según el ámbito de aplicación de las mismas.

Ambos grupos de medidas atienden a la siguiente clasificación:

- TR: Medidas orientadas al sector tráfico

El tráfico es la principal fuente antropogénica local, de acuerdo con el inventario de emisiones resumido en el Capítulo 6. El tráfico tiene una influencia sobre los niveles de inmisión de PM_{10} no solo por sus emisiones directas, sino también por las emisiones de precursores gaseosos de partículas secundarias (compuestos inorgánicos secundarios y aerosol orgánico) y por la resuspensión por efecto del tráfico del material particulado depositado sobre las vías de circulación.

Por tal motivo, la mayor parte de las medidas del Plan de Actuación están encaminadas al sector tráfico.

Atendiendo al objetivo específico perseguido, las medidas orientadas al tráfico se clasifican en:

- ✓ Medidas orientadas a reducir el volumen de tráfico
- ✓ Medidas orientadas a reducir las emisiones unitarias de los vehículos
- ✓ Mejora de infraestructuras viarias
- ✓ Reducción de emisiones por transporte de mercancías

Al reducir el volumen de tráfico se reducen las emisiones de los vehículos que dejan de circular y adicionalmente la reducción del volumen de tráfico mejora la fluidez del tráfico y por tanto los vehículos que circulan reducen sus emisiones por trayecto.

La mejora de infraestructuras viarias favorece la fluidez del tráfico y por tanto reducen las emisiones por trayecto o desvían el tráfico interurbano de los núcleos de población, como es el caso de las variantes.

- CO: Medidas orientadas a actividades de construcción y demolición

La materia mineral es el principal componente del material particulado presente en la atmósfera, lo que justifica la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones derivadas de actividades de construcción y demolición.

- IN: Medidas encaminadas al sector industrial

El sector industrial está sometido desde hace décadas a legislación para limitar la incidencia de sus actividades sobre el entorno. No obstante se proponen algunas medidas complementarias.

- DO: Medidas orientadas al sector residencial/comercial/institucional

El elevado número de calderas y calentadores instalados en viviendas, actividades terciarias y administraciones y servicios públicos suponen en su conjunto una de las principales fuentes de PM₁₀ inventariadas, por lo que se proponen una serie de medidas orientadas a reducir el uso de combustibles y la sustitución por combustibles menos contaminantes.

- MA: Medidas orientadas al tráfico marítimo

La combustión de gasoil y fueloil en los motores de los buques supone otra de las principales fuentes de emisión de partículas, por lo que se proponen medidas orientadas a reducir estas emisiones.

- PR: Medidas de prevención

Son medidas orientadas a prevenir emisiones.

- SN: Medidas de sensibilización

Se trata de medidas de sensibilización encaminadas a complementar otras actuaciones con la finalidad de mejorar la eficacia de dichas actuaciones, o medidas orientadas a fomentar conductas que redunden en menores emisiones.

- GE: Medidas de gestión

Son medidas orientadas a mejorar el conocimiento de la contaminación por partículas en el ámbito del Plan.

9.1.1 RELACIÓN DE MEDIDAS

Se presenta a continuación una tabla resumen con la relación de las principales líneas de acción dentro del Plan de Actuación, ordenadas por sector y finalidad.

Tabla 9.1 Medidas del Plan de Actuación en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol

MEDIDAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN LA AGLOMERACIÓN DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL			
ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN			
Aprobación de ordenanzas municipales de gestión ambiental en obras de construcción y demolición			
Ordenanza municipal de limpieza			
Planificación de obras			
Actividades en construcción y demolición			
Transporte de materiales			
Vigilancia ambiental en obras de infraestructuras			
TRÁFICO			
REDUCCIÓN DEL VOLUMEN DE TRÁFICO			
Fomento del transporte público y compartido	Fomento del transporte no motorizado	Medidas disuasorias al uso del vehículo particular	Otras medidas de movilidad urbana
Metro	Carril bici y fomento de la movilidad ciclista	Zonas de velocidad limitada	Intervención de la movilidad en la planificación y ordenación urbana
Mejora del transporte público urbano	Peatonalización y fomento de los desplazamientos a pie	Restricción de uso del coche	
Fomento de la elaboración de planes de movilidad		Fomento del teletrabajo	Aparcamientos subterráneos Aparcamientos regulados Bolsas de aparcamiento
	Calmado de tráfico		
REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS			
Combustibles alternativos	Combustibles convencionales	Vehículos eléctricos	Resuspensión del material pulverulento
Renovación flotas de vehículos municipales para aumentar el empleo de combustibles menos contaminantes	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos	Empleo de vehículos eléctricos en flotas oficiales	Limpieza de las vías de circulación para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico
	Autobuses que cumplen con la normativa de vehículos ecológicamente mejorados		
	Adecuación de la velocidad de acceso a los municipios		Elaboración de un Plan de mejora de caminos
	Control de ruido y reducción de emisiones en la autovía A-7		
MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS			
Carreteras: variantes, vías principales y otras actuaciones	Vías urbanas	Otras infraestructuras	
	Sentidos únicos de circulación en las vías más congestionadas	Automatización de la gestión del tráfico	
REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS			
Reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías			
Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías			
SECTOR INDUSTRIAL			
Aplicación de condicionantes de las Autorizaciones Ambientales Integradas			
Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas			
Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales			
Manipulación de graneles en el Puerto de Málaga			
Control de emisiones de polvo en canteras y plantas de áridos			
SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL			
Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Plan Renove de viviendas			
TRÁFICO MARÍTIMO			
Contenido máximo de azufre en combustible para uso marítimo			
Suministro eléctrico a barcos atracados en puertos			
PREVENCIÓN			
Fomento de inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental			
Medidas en el aeropuerto de Málaga			
Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible			
Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas			
Acciones para la mejora del espacio público urbano (vegetación)			
Elaboración de Guía de buenas prácticas para la mejora del espacio público urbano			
SENSIBILIZACIÓN			
Fomento de la conducción eficiente			
Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población			
GESTIÓN			
Sistema de medida de la calidad del aire			
Desarrollo de una metodología para descontar la contribución de aerosol marino			

Gran parte de las medidas indicadas en los apartados siguientes relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta no deben considerarse como aisladas sino que deben quedar enmarcadas en el futuro Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) de la Consejería de

Fomento y Vivienda. Este Plan propone redes concretas para las diez principales ciudades de Andalucía (las ocho capitales más Jerez de la Frontera y Algeciras), a ejecutar en 2014, y prevé financiación para las redes de las ciudades de más de 50.000 habitantes en 2015 y más de 20.000 habitantes entre 2015 y 2016.

Asimismo, estarán integradas dentro de este Plan de mejora, las medidas derivadas de la futura Ley de Movilidad Sostenible. En el caso concreto de la zona de Málaga, se está redactando el Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible cuyas medidas formarán parte del presente Plan.

Las medidas referentes a la rehabilitación energética de las viviendas en Andalucía y de mejora del espacio público en los municipios acogidos a la iniciativa de “la ciudad amable” responden a los programas recogidos en el futuro Plan Marco de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía de la Consejería de Fomento y Vivienda.

9.1.2 FICHAS DE MEDIDAS

A continuación se presenta una ficha para cada una de las medidas que integran los dos grupos del Plan de Actuación, y en las que se especifican los siguientes aspectos:

- Prescripciones técnicas generales
- Administraciones implicadas en su implantación, ejecución y seguimiento
- Calendario de ejecución
- Estimación, cuantitativa si es posible, de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir o de la reducción de las emisiones previstas

En el caso de medidas ya definidas orientadas a un mismo objetivo (como por ejemplo reducción del tráfico rodado), la estimación de la mejora prevista y el plazo previsto para conseguirla se valorarán de forma conjunta para todas las medidas relacionadas.

En el caso de las medidas para las que se establecen directrices para su desarrollo orientadas a una misma finalidad se propondrá un objetivo conjunto para todas las medidas relacionadas.

- Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista
- Definición del indicador para el seguimiento del grado de implantación y de la eficacia de la medida
- Otra información

9.1.3 GRUPO 1: MEDIDAS DEFINIDAS

CÓDIGO		MA/CO/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Ordenanza municipal de limpieza de Fuengirola
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<p>En particular, y en relación a las medidas relacionadas con la mejora de la calidad del aire, cabe destacar el Capítulo 7. Obras y edificaciones, de la Ordenanza municipal de limpieza de Fuengirola, y más concretamente los siguientes apartados:</p> <p>Artículo 42. Obras en la vía pública</p> <p>3. El promotor o constructor está obligado a la limpieza diaria y sistemática de la vía pública que resulte afectada por la construcción de edificios o realización de obras, incluido el ensuciamiento derivado del trasiego de maquinaria y vehículos de carga por el viario de acceso o salida al lugar de la obra</p> <p>4. Las superficies inmediatas a las obras deberán mantenerse limpias y exentas de toda clase de materiales residuales</p> <p>5. Al objeto de no ensuciar la vía pública, los vehículos de transportes dependientes de las obras tendrán la obligatoriedad de instalar un sistema de lavado de los bajos de las ruedas de esos vehículos. Si, a pesar de todo, se ensuciase la vía pública, procederán a la limpieza inmediata de la toda la zona afectada</p> <p>Artículo 44. Contenedores de obras</p> <p>4. Los contenedores de obras deberán utilizarse y manipularse de modo que su contenido no se vierta a la vía pública o no pueda ser levantado o esparcido por el aire. Obligándose a quedar cubiertos con una lona de protección o similar, cada vez que se interrumpa su llenado continuo</p> <p>Artículo 46. Transporte de material de construcción o residuos</p> <p>2. Los propietarios de los vehículos que transporten tierras, escombros, materiales polvorientos, hormigón o cualquier otra materia que ensucie la vía pública y que por consiguiente puedan ocasionar daños o molestias a personas, deberán tomar toda clase de medidas para evitarlo, limpiando el tramo de vía afectada y observando escrupulosamente lo establecido en la normativa vigente de circulación</p> <p>3. También quedan obligados a retirar las tierras y escombros vertidos en lugares no autorizados</p>
	Origen:	Ayuntamiento de Fuengirola
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Fuengirola
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Fuengirola y Policía Local
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27 octubre 2008
	Fecha de implantación:	31 diciembre 2008
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Grado de cumplimiento de la Ordenanza
	Valor inicial:	0 %
	Valor objetivo:	100 % en las obras y edificaciones
	Fuente de información:	Concejalía de Limpieza y Concejalía de Urbanismo del Ayuntamiento de Fuengirola
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Metro de Málaga (Línea 1 y 2)
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Sistema de Metro para el transporte de viajeros en la ciudad de Málaga
	Origen:	PISTA 2007-2013. Ficha suministrada por la Consejería de Fomento y Vivienda
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Octubre de 2002
	Fecha de implantación:	A fecha de octubre de 2013 las L1y2 hasta EL Perchel se encuentra en fase de obra y hasta Las Atarazanas y prolongación de la L2 en superficie desde Guadalmedina hasta el Hospital Civil (nueva estación fruto del acuerdo entre J.A. y Ayto. de sep de 2013) están en fase de redacción del proyecto. En cuanto a la fecha de implantación los escenarios son los siguientes: hasta el Perchel en 2014, hasta Guadalmedina en 2015
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Estado de la actuación
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	(1)
	Fuente de información:	Consejería de Fomento y Vivienda
	Periodicidad de cálculo:	Continua

CÓDIGO		MA/TR/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la elaboración de planes de movilidad en empresas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	- Reedición de la "Guía práctica para la elaboración e implementación de planes de transporte al centro de trabajo" elaborada por el IDAE - Incentivos para la realización de planes de transportes en polígonos industriales y centros de actividad - Reuniones/jornadas técnicas de promoción y asesoramiento
	Origen:	PASENER; ME17: Fomento de planes de movilidad en grandes centros industriales, comerciales o de servicios
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía) / Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía) / Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	(1)
	Fuente de información:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) A fecha de 31 de diciembre de 2010, las actuaciones recogidas en la ficha ya se han ejecutado.

CÓDIGO		MA/TR/5
NOMBRE DE LA MEDIDA		Elaboración del Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración de un Plan de movilidad urbana sostenible, actualmente concluyéndose el documento de aprobación inicial
	Origen:	Ayuntamiento. Plan General de Ordenación Urbana de Málaga
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Periodo I: 2010-2015 Periodo II: 2016-2020 Periodo III: 2021-2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Definiéndose, se incluirán del documento de aprobación inicial
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	100%
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/6
NOMBRE DE LA MEDIDA		Plan de Movilidad Sostenible de Casares
Municipio/s de aplicación de la medida		Casares
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ejecución del Plan de medidas del Plan de acción
	Origen:	Ayuntamiento de Casares
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Casares. Concejalía de Infraestructuras y obras
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Casares. Concejalía de Infraestructuras y obras
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2016
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/8
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción carril bici en Benalmádena
Municipio/s de aplicación de la medida		Benalmádena
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Creación de un carril que unirá Arroyo de la Miel con el Club de Raqueta de Benalmádena Costa, además del acondicionamiento de la acera norte de la avenida de Retamar. La iniciativa recoge un recorrido dividido en seis tramos, el cual discurrirá por vías como la avenida del Cosmos, calle Esmeralda y la avenida Mare Nostrum. En total, 3,3 kilómetros de recorrido en doble sentido.
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Benalmádena. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Benalmádena
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Benalmádena
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27/03/2009
	Fecha de implantación:	Actuaciones realizadas
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Km de carril bici
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	3,3 (aproximadamente)
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Benalmádena
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/9
NOMBRE DE LA MEDIDA		Ampliación de carril bici en Fuengirola
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	El P.G.O.U. prevé la realización de 2.050 metros de carril bici distribuidos en: - Parque de los Cuentos: 550 metros - 4ª Fase del Paseo Marítimo de Fuengirola: 1.500 metros
	Origen:	Plan General de Ordenación Urbana de Fuengirola
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Urbanismo y Concejalía de Medio Ambiente
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Urbanismo y Concejalía de Medio Ambiente
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Urbanismo y Concejalía de Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Km de carril bici
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	2,05 km
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Fuengirola
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/10
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción carril bici en el municipio de Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Itinerario Ciclista II: Centro - Universidad
	Origen:	Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Málaga
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Málaga. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Málaga
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Málaga
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	12/09/2008
	Fecha de implantación:	Actuaciones realizadas
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	km de carril bici por habitante
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	6,2 km
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/11
NOMBRE DE LA MEDIDA		Instalación de mobiliario urbano para red de bicicletas en Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Implantación de una red de aparcamientos para bicicletas
	Origen:	Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Málaga
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Málaga. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Málaga
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Málaga
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27/03/2009
	Fecha de implantación:	Actuaciones realizadas
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/12
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción de carril bici en el municipio de Marbella
Municipio/s de aplicación de la medida		Marbella
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Zona sur del núcleo urbano del municipio de San Pedro de Alcántara, municipio de Marbella (Avda del Mediterráneo, Avda. Carlos Cano, Avda de Salamanca, y C. Zona Sur de la 340
	Origen:	Ayuntamiento de Marbella
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Delegación de Medio Ambiente, Tráfico y Obras del Ayuntamiento de Marbella. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	11/12/2008
	Fecha de implantación:	Actuaciones realizadas
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	km de carril bici por habitante
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	3,098 km
	Fuente de información:	Delegación de Medio Ambiente, Tráfico y Obras del Ayuntamiento de Marbella
	Periodicidad de cálculo:	Semestral/Anual

CÓDIGO		MA/TR/13
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción de parking de bicis en el municipio de Marbella
Municipio/s de aplicación de la medida		Marbella
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Implantación de una red de aparcamientos para bicicletas. El objetivo de esta actuación es garantizar un acceso homogéneo de toda la población y así dar respuesta a toda la demanda actual
	Origen:	Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Delegación de Tráfico y Obras del Ayuntamiento de Marbella
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Para el mantenimiento de los aparcamientos: Delegación de Obras del Ayuntamiento de Marbella
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27/03/2009
	Fecha de implantación:	Pendiente adjudicación a empresa externa
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº aparcamientos de bicicletas
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	160 plazas
	Fuente de información:	Delegación de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Marbella
	Periodicidad de cálculo:	Semestral/Anual

CÓDIGO		MA/TR/14
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción carril bici en la zona norte de Las Lagunas, Mijas
Municipio/s de aplicación de la medida		Mijas (Las Lagunas)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se trata de un carril puramente urbano, que tendrá un recorrido circular en doble sentido, con una longitud aproximada de cuatro kilómetros y una anchura de 2,25 metros. Este carril estará en el entorno de centros educativos, zonas de ocio y espacios comerciales, por lo que se convertirá en una alternativa viable al uso del coche. El carril incluye en su trazado calles como Santa Laura, donde empieza y termina el recorrido, camino de Campanales y calle Santa Fabiola. Además, se completará con la instalación de puntos de aparcamiento para bicicletas y señalización específica
	Origen:	Plan de Movilidad Sostenible del núcleo urbano Las Lagunas, Mijas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Mijas. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Mijas. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Mijas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	12/09/2008
	Fecha de implantación:	Actuaciones realizadas
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Km de carril bici
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	4 (aproximadamente)
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Mijas
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/15
NOMBRE DE LA MEDIDA		Muévete en bici en Mijas
Municipio/s de aplicación de la medida		Mijas
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fomento del uso de las vías ciclistas
	Origen:	Plan de Acción de Mijas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Mijas. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Mijas. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Mijas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27/03/2009
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Mijas
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/16
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción carril bici en el municipio de Vélez-Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Vélez-Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fase 1 del Plan Director de carril bici de Vélez-Málaga
	Origen:	Plan Director de carril bici de Vélez-Málaga
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	12/09/2008
	Fecha de implantación:	Actuaciones realizadas
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	km de carril bici por habitante
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	3,2 km
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/17
NOMBRE DE LA MEDIDA		Punto de acceso y descanso para recorrido cicloturista en Vélez-Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Vélez-Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Construcción de una infraestructura de apoyo y fomento del uso de vías ciclistas, con la ejecución de un punto de acceso, con zona de descanso y un aparcamiento para las bicis
	Origen:	Plan Director de carril bici de Vélez-Málaga
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Vélez-Málaga
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27/03/2009
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/18
NOMBRE DE LA MEDIDA		Creación de un paseo marítimo que conectará el Castillo de la Duquesa con las urbanizaciones costeras de Manilva
Municipio/s de aplicación de la medida		Manilva
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Conectará de forma peatonal dos importantes núcleos de población costera. Esta alternativa peatonal al tráfico rodado incidirá directamente en una reducción importante del tráfico de vehículos, que antes se daba para cubrir pequeñas distancias
	Origen:	Ayuntamiento de Manilva
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Manilva
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Manilva
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2009
	Fecha de implantación:	2011
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2011
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Desarrollo de las obras
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	100 %
	Fuente de información:	Gerencia de Urbanismo y Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Manilva
	Periodicidad de cálculo:	2 meses

CÓDIGO		MA/TR/19
NOMBRE DE LA MEDIDA		Peatonalización de vías estratégicas en el centro urbano de Las Lagunas, Mijas
Municipio/s de aplicación de la medida		Mijas
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Peatonalización de vías estratégicas en los centros urbanos y creación de una red de itinerarios peatonales como complemento para la conexión de barrios Peatonalización: - Calle Fucsia entre la Autovía y Río de las Pasadas - Río de las Pasadas entre Avenida de las Margaritas y Calle Biznaga - Calle de los Geranios entre Avenida de los Lirios y Camino del Albero
	Origen:	Plan de Movilidad sostenible en el núcleo urbano de Las Lagunas, Mijas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Mijas
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Mijas
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Mijas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Junio 2008
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Km de calles peatonalizadas
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	1,05 km
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Mijas
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/20
NOMBRE DE LA MEDIDA		Red de itinerarios peatonales para la conexión de barrios de Las Lagunas, Mijas
Municipio/s de aplicación de la medida		Mijas
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Peatonalización de vías estratégicas en los centros urbanos y creación de una red de itinerarios peatonales como complemento para la conexión de barrios Itinerarios .Peatonales: - Acera de más de 2,50m - Mobiliario Urbano - Pasos de Cebra en Nivel de Acera - Badenes - Señalización
	Origen:	Plan de Movilidad sostenible en el núcleo urbano de Las Lagunas, Mijas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Mijas
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Mijas
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Mijas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Junio 2008
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Km de itinerarios peatonales
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	15 km
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Mijas
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/21
NOMBRE DE LA MEDIDA		Elaboración de un mapa informativo para favorecer los desplazamientos a pie en Fuengirola
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Según los datos del Instituto de Estadística de Andalucía en 2007 Fuengirola contaba con un total de 32.530 turismos, lo que supone, teniendo en cuenta que Fuengirola dispone de una superficie de 10,3 km ² , una densidad de turismos de 3.158,3 turismos/ km ² . Teniendo en cuenta las reducidas dimensiones del municipio, los desplazamientos a pie constituyen la principal alternativa, y la más sostenible, a los desplazamientos en vehículos a motor. Todas estas razones impulsan al Ayuntamiento de Fuengirola a diseñar un mapa informativo con el objeto de facilitar y favorecer los desplazamientos a pie y reducir el volumen de vehículos a motor que circulan por el municipio.
	Origen:	Ayuntamiento de Fuengirola
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Fuengirola
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Fuengirola
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto
	Fecha de implantación:	Previsto
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Ejecución de mapa
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	1
	Fuente de información:	Concejalía de Medio Ambiente, Servicios operativos del Ayuntamiento de Fuengirola
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/23
NOMBRE DE LA MEDIDA		Construcción de un aparcamiento subterráneo en el núcleo de Sabinillas, Manilva
Municipio/s de aplicación de la medida		Manilva
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Construcción de un aparcamiento subterráneo que reducirá de forma considerable el tráfico rodado en el centro del municipio (285 plazas 9650 m ²)
	Origen:	Ayuntamiento de Manilva
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Manilva
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Manilva
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	15/12/2004
	Fecha de implantación:	Verano 2010
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Grado de ejecución de la obra
	Valor inicial:	0 %
	Valor objetivo:	100 %
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Manilva. Delegación de Medio Ambiente
	Periodicidad de cálculo:	2 meses

CÓDIGO		MA/TR/25
NOMBRE DE LA MEDIDA		Intervención de la movilidad en la planificación y ordenación urbana del municipio de Marbella (nuevo PGOU)
Municipio/s de aplicación de la medida		Marbella
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incorporación, en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de criterios, alternativas, normativa, etc. para implantar sistemas alternativos al uso del coche, incorporando viarios basados en el uso de la bicicleta y el transporte público
	Origen:	Ayuntamiento de Marbella. Plan de Acción de la Agenda Local 21 del Municipio de Marbella
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Marbella. Servicio de Obras y Urbanismo
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Marbella. Servicio de Obras y Urbanismo
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Marbella. Servicio de Obras y Urbanismo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto enero-marzo 2010
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de CO y CO ₂
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de medidas sobre movilidad urbana para reducir el tráfico introducidas en el planeamiento urbanístico
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Delegación de Medio Ambiente. Ayuntamiento de Marbella
	Periodicidad de cálculo:	4 años

CÓDIGO		MA/TR/26
NOMBRE DE LA MEDIDA		Centralización de sistemas de vigilancia y regulación del tráfico y transporte urbano de Fuengirola
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	El proyecto piloto consiste en la creación de un centro de gestión de la movilidad de la ciudad de Fuengirola. Parte de la base de la creación de una infraestructura de captación de información en la ciudad, para añadir servicios de valor añadido al consolidar dicha infraestructura. Los objetivos que se pretenden cubrir con este proyecto son los siguientes: - Aumento de la disponibilidad de calles y avenidas para vehículos y peatones - Disminución de los tiempos de viaje y número de paradas - Mejora del rendimiento de los transportes públicos - Reducción del consumo de combustible - Disminución de la contaminación - Aumentar la seguridad vial, disminuyendo el número de accidentes
	Origen:	Plan Español para el Estimulo de la Economía y el Empleo (Plan E)
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Fuengirola. Concejalía de Seguridad Ciudadana
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Fuengirola. Concejalía de Seguridad Ciudadana y Policía Local
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2010
	Fecha de implantación:	Mayo y Junio 2011
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	48 meses después del inicio del mismo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Ejecución del proyecto (Centro de Gestión de la Movilidad Urbana y subsistemas de: monitorización mediante circuito cerrado de televisión, medición de datos de tráfico, seguridad vial y telecomunicaciones)
	Valor inicial:	0 %
	Valor objetivo:	100 %
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Fuengirola. Concejalía de Seguridad Ciudadana
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/27
NOMBRE DE LA MEDIDA		Renovación de la flota de vehículos municipales en Fuengirola con vehículos de gases licuados del petróleo
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	El Ayuntamiento de Fuengirola va a adaptar 17 vehículos municipales para el uso de GPL como carburante. Además va a adquirir 5 vehículos con esta misma tecnología
	Origen:	Ayuntamiento de Fuengirola
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Fuengirola, Junta de Andalucía y Repsol Butano
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Medio Ambiente, Servicios Operativos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Pendiente
	Fecha de implantación:	Pendiente
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2011
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de vehículos adaptados Número de vehículos adquiridos
	Valor inicial:	0 vehículos adaptados 0 de vehículos adquiridos
	Valor objetivo:	17 vehículos adaptados 5 vehículos adquiridos (1)
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Medio Ambiente, Servicios Operativos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) A fecha de 4 de marzo de 2011, se han modificado 17 vehículos propios y se han adquirido 4 vehículos nuevos. Además está en funcionamiento el surtidor colocado en las instalaciones municipales

CÓDIGO		MA/TR/29
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos y vehículos ligeros
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la reducción de emisiones procedentes de vehículos de motor son una de las principales estrategias encaminadas a disminuir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente.
	Origen:	Normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de turismos y vehículos ligeros para transporte de mercancías, iniciada con la Directiva 70/220/CE, y posteriormente modificada por: <ul style="list-style-type: none"> - Programa EURO 1: Directiva 91/441/CE y Directiva 93/59/CE - Programa EURO 2: Directiva 94/12/CE y Directiva 96/69/CE - Programa EURO 3 (2000) y EURO 4 (2005): Directiva 98/69/CE y Directiva 2002/80/CE - Programa EURO 5 (2008) y EURO 6: (2014): Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento de la ejecución:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento eficacia:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Dirección General de Tráfico
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/30
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos pesados
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la reducción de emisiones procedentes de vehículos de motor son una de las principales estrategias encaminadas a disminuir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente
	Origen:	Normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos pesados para transporte de mercancías, iniciada con la Directiva 88/77/CE, y posteriormente modificada por: <ul style="list-style-type: none"> - Programas EURO I (1992) y II (1996): Directiva 91/542/CE - Programa EURO III (2000): Directiva 99/96/CE - Programas EURO IV (2005) y V (2008): Directiva 2005/55/CE - Programa EURO VI: Reglamento 595/2009
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento de la ejecución:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento eficacia:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Dirección General de Tráfico
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/31
NOMBRE DE LA MEDIDA		Renovación de la flota de autobuses municipales en Fuengirola por vehículos energéticamente más eficientes
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	El Ayuntamiento de Fuengirola va a adquirir 2 vehículos nuevos Euro-5. Además va a renovar 4 autobuses municipales de más de 20 años por otros de 10 años
	Origen:	Ayuntamiento de Fuengirola
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Fuengirola
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Medio Ambiente y Concejalía de Seguridad Ciudadana (Tráfico)
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Pendiente
	Fecha de implantación:	Pendiente
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2011
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Adquisición de autobuses más eficientes
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	6
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Fuengirola: Concejalía de Medio Ambiente y Concejalía de Seguridad Ciudadana (Tráfico)
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/TR/33
NOMBRE DE LA MEDIDA		Control de ruido y reducción de emisiones en la autovía A-7 a su paso por el término municipal de Casares
Municipio/s de aplicación de la medida		Casares
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización del mapa de ruidos y propuesta de acciones, reducción de la velocidad para disminuir emisiones
	Origen:	Ayuntamiento de Casares
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Fomento, Diputación Provincial de Málaga, Ayuntamiento de Casares
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Casares, Concejalía de Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/TR/34
NOMBRE DE LA MEDIDA		Adquisición vehículos eléctricos en Marbella
Municipio/s de aplicación de la medida		Marbella
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Adquisición de 1 furgoneta y 4 motocicletas eléctricas en el marco del Plan Turístico de la Ciudad de Marbella 2006-2011 y bajo las directrices de la Agenda Local 21, el Excmo. Ayuntamiento de Marbella asume el compromiso de implantar medidas de reducción de fuentes de contaminación atmosférica y en concreto de emisiones de CO ₂ , mediante la reducción de combustibles fósiles procedentes de los vehículos motorizados
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Turístico de la Ciudad de Marbella 2006-2011 <ul style="list-style-type: none"> - Actuación: Contribución al medio ambiente: reducción de emisiones de CO₂ mediante la adquisición de vehículos eléctricos - Estrategia: sostenibilidad y adecuación al medio natural - Programa: Gestión turística sostenible • Plan de Acción de la Agenda Local 21 del Municipio de Marbella <ul style="list-style-type: none"> - Línea 1: Ciudad y Movilidad <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa: Apoyar el desarrollo de actuaciones en las redes de transporte urbano eficientes, fomentando el uso de transporte colectivo frente al individual ○ Proyecto: Introducción de Sistemas Energéticos en los medios de transporte público más eficientes y menos contaminantes, comenzando por la gasificación y la electrificación pero con el objetivo de alcanzar el uso generalizado de fuentes de Energía Renovables - Línea 2: Calidad Ambiental: Ruido, Contaminación Atmosférica y Salud Ambiental
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Marbella. Delegación de Medio Ambiente, Tráfico y de Obras
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Delegación de Medio Ambiente, Limpieza y Residuos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	En fase de Concurso Público. El suministro de los vehículos se llevará a cabo aproximadamente en marzo 2010
	Fecha de implantación:	A partir de Marzo 2010
OBJETIVO AMBIENTAL	Descripción:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de vehículos adquiridos
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	5
	Fuente de información:	Delegación de Medio Ambiente. Ayuntamiento de Marbella
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/IN/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de condicionantes de las Autorizaciones Ambientales Integradas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan con instalaciones afectadas por la normativa de prevención y control integrados de la contaminación
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Control del cumplimiento de condicionantes de las AAI, tanto del cumplimiento de los límites de emisión de contaminantes y de inmisión de partículas en el entorno como de la implantación de medidas correctoras
	Origen:	Autorizaciones Ambientales Integradas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2006-2009
	Fecha de implantación:	Progresiva, con adopción de medidas en función de fechas de AAI y con controles periódicos a partir de fecha de AAI
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/IN (Ver Apartado 9.2.2 Valoración de medidas orientadas a la industria (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Ampliación de la aplicación de medidas correctoras. Mejora de la calidad del aire en el entorno de estas actividades industriales
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de controles realizados en aplicación del Plan de Vigilancia y Control de la AAI. Evolución de las emisiones de partículas y de precursores de la formación de partículas secundarias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral para datos agregados. Acorde a la periodicidad de controles establecidos en la AAI de cada instalación para evaluar su evolución

CÓDIGO		MA/IN/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a municipios con actividades extractivas próximas a núcleos de población
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de inspecciones para la determinación de los niveles de partículas totales en suspensión y partículas sedimentables, de acuerdo a lo indicado en el Decreto 151/2006 sobre control de emisiones no canalizadas de partículas Cumplimentación de una lista de chequeo con los parámetros de operación necesarios para optimizar la estimación de emisiones difusas
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fecha de implantación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejorar el conocimiento sobre las emisiones difusas con vistas a la adopción de medidas para su minimización
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de inspecciones en aplicación del Decreto 151/2006 sobre control de emisiones no canalizadas de partículas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	Se definirá anualmente en el correspondiente Plan Anual de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		MA/IN/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de inspecciones para la determinación y control de las emisiones canalizadas y fugitivas de partículas
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fecha de implantación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejorar el conocimiento sobre las emisiones fugitivas de partículas con vistas a la adopción de medidas para su minimización
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de inspecciones a realizar
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	Se definirá anualmente en el correspondiente Plan Anual de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		MA/IN/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Manipulación de graneles en el Puerto de Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Las medidas consideradas son: - Empleo de tolvas ecológicas - Confinamiento de operaciones - Mejora de modos operacionales
	Origen:	Autoridad Portuaria de Málaga
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Málaga y empresas operadoras del Puerto de Málaga
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Málaga
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2006 (y modificaciones 2007 y 2009)
	Fecha de implantación:	2009
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2011 (estabilización de los valores)
	Otros:	Se estima que se reducirán las emisiones de PM ₁₀ en 4,25 t/año en el periodo 2008-2010
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Concentración de partículas totales en suspensión
	Valor inicial:	< 150 µg/m ³
	Valor objetivo:	< 150 µg/ m ³
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/DO/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Requisitos de calificación energética y aislamiento térmico en la rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones
	Origen:	Código Técnico de la Edificación
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2006
	Fecha de implantación:	Continua
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/DO (Ver Apartado 9.2.3 Valoración de medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Reducción del consumo energético en edificios, y por consiguiente de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica y eléctrica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de edificios con cada tipo de calificación energética
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/DO/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Dotación de instalaciones de energía solar térmica en rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones
	Origen:	Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2007
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/DO (Ver Apartado 9.2.3 Valoración de medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Reducción del consumo energético en edificios, y por consiguiente de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	m ² de placas en instalaciones de energía solar térmica
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/DO/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Plan de Viviendas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Intervenciones de rehabilitación del parque residencial andaluz en desarrollo de los planes de vivienda
	Origen:	Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012. Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2008
	Fecha de implantación:	Hasta 2012
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas MA/DO (Ver Apartado 9.2.3 Valoración de medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A medio plazo
	Otros:	Mejora de la eficiencia energética de los edificios existentes
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	nº de viviendas afectadas por las actuaciones de rehabilitación
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Fomento y Vivienda. Ministerio de Fomento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/MA/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Contenido máximo de azufre en combustible para uso marítimo
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios del ámbito del Plan con puertos marítimos
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los buques de navegación interior y los atracados en puertos marítimos no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,1 por cien en masa. Los buques en ruta no podrán emplear fueloil con un contenido en azufre superior al 1,5% en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas ni zonas de control de emisiones de SO _x .
	Origen:	Real Decreto 1027/2006 de 15 de septiembre, relativo al contenido de azufre en los combustibles para uso marítimo
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento de la ejecución:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento eficacia:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	29/09/2006
	Fecha de implantación:	Navegación interior y buques atracados: 01/01/2010
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.4 Valoración de medidas orientadas al tráfico marítimo (Grupo 1)
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Limitación de emisiones de PM ₁₀ y de SO _x , precursor en la formación de partículas secundarias
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Expedientes de infracción por incumplimiento de la norma
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/PR/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ayudas económicas para proyectos de: <ul style="list-style-type: none"> - Ahorro y eficiencia energética - Instalaciones de energías renovables - Instalaciones de aprovechamiento energético - Estudios energéticos y acciones de difusión
	Origen:	Orden de 4 de febrero de 2009, y modificaciones posteriores, por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía y se efectúa su convocatoria para los años 2009-2014, de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Febrero de 2009
	Fecha de implantación:	2009-2014
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.5 Valoración del resto de medidas
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de emisiones en los sectores residencial/comercial/institucional/industrial/tráfico.
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Proyectos subvencionados
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Agencia Andaluza de la Energía
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/PR/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Programa de control y vigilancia de la calidad del aire del aeropuerto de Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Tal y como se recoge en el punto 5 "Protección Atmosférica" de la Declaración de Impacto Ambiental, se ha analizado la necesidad de instalar estaciones de vigilancia de la calidad del aire y elaborado un Programa de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire (PCVCA)
	Origen:	Declaración de Impacto Ambiental (DIA, publicada en el BOE nº 240 de 7 de octubre de 2003)
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (Aena)
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (Aena)
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	7 de octubre de 2003
	Fecha de implantación:	Durante la fase de explotación del proyecto "Ampliación del Aeropuerto de Málaga"
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.5 Valoración del resto de medidas
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	El PCVCA elaborado, recoge la necesidad de instalar estaciones de calidad del aire, aconsejando llevar a cabo, de forma adicional, campañas de medición con equipos móviles. En este sentido, desde el 1 de julio de 2007 las 2 estaciones de medición de la calidad del aire, toman datos en continuo de CO, NO, NO ₂ , NO _x , O ₃ , PM ₁₀ y SO ₂
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (Aena)
	Periodicidad de cálculo:	Con periodicidad mensual se emitirán informes con los parámetros medidos, método analítico y ubicación de la instalación

CÓDIGO		MA/PR/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas preventivas durante la ejecución de las obras de ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto de Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Medidas preventivas en relación a los impactos en fase de construcción sobre la calidad del aire en el entorno de las obras y medios circundantes, tendentes a evitar concentraciones de partículas y contaminantes en el aire por encima de los límites establecidos en la legislación vigente: <ul style="list-style-type: none"> • Prevención de la emisión de partículas en demoliciones, excavaciones y movimientos de tierra, carga y descarga de materiales y movimientos de maquinaria • Prevención de las emisiones procedentes de los motores de combustión, mediante el cumplimiento estricto de los programas de revisión y mantenimiento especificados por los fabricantes, así como un correcto ajuste de los motores, una adecuación de la potencia de la máquina al trabajo a realizar, comprobación del correcto estado de los tubos de escape, empleo de catalizadores y la revisión de maquinaria y vehículos (ITV)
	Origen:	Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de "Ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga, Torremolinos y Málaga (Málaga)", promovido por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. (Boletín Oficial del Estado núm. 178, de 27/07/06)
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (Aena)
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (Aena) y Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	27/07/06
	Fecha de implantación:	Para medidas relativas a impactos en fase de construcción: inicio de obras hasta puesta en servicio de las infraestructuras (prevista primer trimestre de 2012) Para medidas relativas a impactos durante fase de operación: a partir de la puesta en servicio de las infraestructuras (prevista primer trimestre de 2012)
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.5 Valoración del resto de medidas
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de ruido
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (Aena)
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/PR/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Programa de sustitución progresiva de vehículos GSE del Aeropuerto de Málaga
Municipio/s de aplicación de la medida		Málaga
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	En cumplimiento de la condición 5ª "Protección atmosférica" de la declaración de impacto ambiental (DIA) sobre el proyecto "Ampliación del aeropuerto de Málaga" formulada mediante Resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, se realiza el Programa de sustitución progresiva de los vehículos Aena, como promotor del proyecto, impulsará un programa voluntario y consensuado con los operadores de "handling" para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación
	Origen:	Resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «ampliación del Aeropuerto de Málaga», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). (Boletín Oficial del Estado núm. 240, de 07/10/03)
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos españoles y Navegación Aérea" (Aena) y operadores de "handling" en servicio en el aeropuerto de Málaga
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos españoles y Navegación Aérea" (Aena) y Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	19 de febrero de 2008
	Fecha de implantación:	A partir de la puesta en operación de las infraestructuras recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (prevista junio de 2011)
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Mediante el reemplazo del 21% de la flota de los GSE, se obtiene una reducción del 25,32% de las emisiones de NO _x .
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	El planteamiento de los escenarios de reducción de emisiones se hace para todos los contaminantes analizados (CO, PM ₁₀ , CO ₂ , COVNM), aunque principalmente en base a las emisiones de NO _x . (NO y NO ₂)
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Sustitución de los vehículos que más contribuyen a las emisiones (jardineras y "push back" de más de 8 años junto con los GPU y tractores auxiliares de más de 5 años, por otros semejantes equipados con motores diesel modernos. Podría completarse con la sustitución de otros tipos de vehículos con tecnología eléctrica
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos españoles y Navegación Aérea" (Aena)
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/PR/5
NOMBRE DE LA MEDIDA		Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible
Municipio/s de aplicación de la medida		A todos los adheridos al Programa Ciudad 21
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ofrecer formación a los técnicos municipales sobre la posibilidad de tomar medidas relacionadas con la movilidad urbana sostenible mediante la realización de diferentes sesiones de trabajo: – Aparcamientos disuasorios. Incluyendo la entrega de la Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía – Movilidad eléctrica – Calmado de tráfico – Sistemas inteligentes de transporte
	Origen:	Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Marzo 2010
	Fecha de implantación:	De Marzo de 2010 a Enero 2011
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Modificar hábitos, reducir el consumo energético y mejorar la calidad del aire en nuestras ciudades
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de jornadas
	Valor inicial:	– Aparcamientos disuasorios: 5 – Movilidad eléctrica: 2 – Calmado de tráfico: 2 – Sistemas inteligentes de transporte: 2
	Valor objetivo:	– Aparcamientos disuasorios: 0 – Movilidad eléctrica: 0 – Calmado de tráfico: 0 – Sistemas inteligentes de transporte: 0
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		MA/SN/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Campaña de conducción eficiente en Fuengirola
Municipio/s de aplicación de la medida		Fuengirola
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	El transporte en vehículos a motor es uno de los principales causantes de emisiones contaminantes a la atmósfera. No obstante, estos efectos negativos pueden verse minimizados si se lleva a cabo una conducción eficiente. Algunos de los principios básicos de la conducción eficiente pasan por conocer que nuestro vehículo puede llegar a consumir hasta un 30% más de combustible si el sistema de encendido y alimentación no está correctamente ajustado y que evitando aceleraciones y frenazos bruscos, se consume menos combustible Por ello el Ayuntamiento de Fuengirola prevé llevar a cabo una Campaña de Sensibilización para una Conducción Eficiente, con el objetivo de cambiar malos hábitos y sustituirlos por buenas prácticas menos agresivas para el medio ambiente. Incluye la edición de material didáctico y la celebración de un curso formativo
	Origen:	Ayuntamiento de Fuengirola
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Fuengirola. Concejalía de Medio Ambiente
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Fuengirola. Concejalía de Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto
	Fecha de implantación:	Previsto
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.5 Valoración del resto de medidas
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Ejecución de la campaña
	Valor inicial:	0 charlas 0 folletos informativos
	Valor objetivo:	1 charla 500 folletos informativos
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Fuengirola. Concejalía de Medio Ambiente
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		MA/SN/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la conducción eficiente
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<ul style="list-style-type: none"> - Programa de formación para conducción eficiente de vehículos turismos - Reedición y distribución de Guías de Conducción Eficiente: "Manuales de conducción eficiente de vehículos ligeros" - Reedición y distribución de folletos "Consejos para una conducción eficiente" - Emisión de microespacios temáticos en RTVA - Campaña de vehículos híbridos: distribución de adhesivos entre los beneficiarios de incentivos en materia de vehículos híbridos y conducción eficiente dentro del Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía
	Origen:	PASENER; MC15: Realización de campañas de fomento de hábitos de conducción eficiente y de uso de biocarburantes, así como de incorporación de criterios de eficiencia energética en la compra de coches
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.5 Valoración del resto de medidas
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Complementario a las medidas orientadas al tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Campañas ejecutadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	(1)
	Fuente de información:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) A fecha de 31 de diciembre de 2010, las actuaciones recogidas en la ficha ya se han ejecutado

CÓDIGO		MA/GE/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Sistema de medida de la calidad del aire
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del Plan según planificación
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejora y optimización del Sistema de Aseguramiento de la Calidad Ambiental de Andalucía, en especial en aquello que afecte al material particulado (PM ₁₀ y PM _{2.5})
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2010
	Fecha de implantación:	2010-2015
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.5 Valoración del resto de medidas
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Informes de Seguimiento
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	

9.1.4 GRUPO 2: DIRECTRICES DE LAS MEDIDAS QUE HAN DE PONERSE EN MARCHA Y CUYA DEFINICIÓN CORRESPONDE AL ORGANISMO/ADMINISTRACIÓN COMPETENTE

CÓDIGO		PCA/CO/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aprobación y aplicación de ordenanza municipal de gestión ambiental en obras de construcción y demolición. Planificación de obras
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Las medidas relativas a la planificación de obra se determinarán en función del área (menos de 1000m ² , entre 1000 y 15000m ² y más de 15000m ²) y consistirán en: -Empleo de materiales prefabricados para minimizar las tareas de preparación in situ -Minimización del transporte rodado del material -Minimización del uso de explosivos en las tareas de demolición -Localización de actividades generadoras de polvo y almacenamientos lo más alejado posible de los límites de la obra -Disposición de áreas específicas para el estacionamiento de vehículos y maquinaria -Campañas informativas entre el personal de las medidas a llevar a cabo en la construcción y demolición -Asfaltado de las zonas con más tráfico rodado -Minimización de las tareas susceptibles de levantamiento de polvo en días secos y con viento -Minimización de las diferencias de cota en actividades de trasiego de material Los requisitos específicos para cada obra se formularán en la correspondiente licencia de obras
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Licencias concedidas con condicionantes para limitar la suspensión de partículas, para cada categoría de obras. Medidas implantadas derivadas del condicionado de las licencias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aprobación y aplicación de ordenanza municipal de gestión ambiental en obras de construcción y demolición. Actividades en construcción y demolición
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Las medidas relativas a las actividades de construcción y demolición se determinarán en función del área (menos de 1000m ² , entre 1000 y 15000m ² y más de 15000m ²) y consistirán en: -Pulverización periódica de agua para el asentamiento de las partículas -Humectación del material para su trasiego -Humectación previa a tareas de excavación,etc. -Priorización de limpieza húmeda y aspiración a vacío frente a la limpieza por barrido -Creación de barreras antiviento/pantallas en zonas de almacenamiento o de previsible levantamiento de polvo -Almacenamiento de escombros, tierras retiradas, etc. en lugares techados cuando sea posible. En los demás casos, cubrir el material -Re-vegetación de áreas trabajadas para su asentamiento. Cuando no sea posible, realizar el asentamiento mediante geotextiles -Filtrado de aire -Humectación mientras se llevan a cabo tareas de molienda, cortes, etc. de material susceptible de levantar polvo Los requisitos específicos para cada obra se formularán en la correspondiente licencia de obras
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Licencias concedidas con condicionantes para limitar la suspensión de partículas, para cada categoría de obras. Medidas implantadas derivadas del condicionado de las licencias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aprobación y aplicación de ordenanza municipal de gestión ambiental en obras de construcción y demolición. Transporte de materiales
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Las medidas relativas al transporte de materiales se determinarán en función del área (menos de 1000m ² , entre 1000 y 15000m ² , más de 15000m ²) y consistirán en: -Compactación del terreno de tránsito y mantenimiento adecuado -Restricción de la velocidad de los vehículos -Lavado de los vehículos al abandonar la obra, especialmente centrado en las ruedas y la parte baja -Cobertura de la carga de los vehículos -Uso de vehículos y maquinaria con filtros de partículas -Riego de los caminos y zonas de tránsito -Cobertura de cintas transportadoras y demás medios de transporte Los requisitos específicos para cada obra se formularán en la correspondiente licencia de obras
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Licencias concedidas con condicionantes para limitar la suspensión de partículas, para cada categoría de obras. Medidas implantadas derivadas del condicionado de las licencias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/5
NOMBRE DE LA MEDIDA		Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración e implantación de un Plan de Vigilancia y Control Ambiental en obras de infraestructuras con la finalidad de disminuir las emisiones fugitivas de partículas y el arrastre de materia mineral hacia las vías de circulación
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Organismos promotores de las obras Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de planes elaborados
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/TR/37
NOMBRE DE LA MEDIDA		Incentivos para fomento del transporte público
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Potenciación de incentivos económicos para fomentar el transporte público con nuevas actuaciones como ampliación de la integración tarifaria, descuentos adicionales para colectivos de interés, convenios con empresas para mejorar condiciones para empleados
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos. Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos. Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos. Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones llevadas a cabo
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos. Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Mensual

CÓDIGO		PCA/TR/38
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejora de la cobertura de líneas de bus urbano
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 10.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Manilva, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Vélez-Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejora de la calidad del servicio de transporte urbano, ampliando la cobertura de líneas de bus para poder incrementar el número de personas a los que prestan servicio y optimizando la frecuencia
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Málaga y la Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones acometidas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/39
NOMBRE DE LA MEDIDA		Red de microbuses
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 50.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Marbella, Mijas, Torremolinos y Vélez-Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejorar la oferta de transporte público con microbuses para acceso a calles de difícil tránsito de autobuses convencionales
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos. Empresas de transportes
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos. Empresas de transportes
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº líneas de microbuses creadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos. Empresas de transportes
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/TR/40
NOMBRE DE LA MEDIDA		Actuaciones en infraestructuras para el fomento del uso de la bicicleta
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 10.000 habitantes (Estepona, Fuengirola, Manilva, Mijas (La Cala), Rincón de la Victoria y Torremolinos) (1)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	-Creación, mejora y mantenimiento de las redes ciclistas -Establecimiento de las infraestructuras de aparcamiento de bicicletas, especialmente en las proximidades de lugares con posibilidades de intercambio modal
	Origen:	PASENER; MC16: Realización de campañas de fomento de los modos de desplazamientos más eficientes
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	km carriles bici / Aparcamientos para bicicletas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) No aplica a los municipios que han presentado ficha específica y que se detallan a continuación: Benalmádena (MA/TR/8), Fuengirola (MA/TR/9), Málaga (MA/TR/10 y MA/TR/11), Marbella (MA/TR/12 y MA/TR/13), Mijas (Las Lagunas) (MA/TR/14 y MA/TR/15) y Vélez-Málaga (MA/TR/16 y MA/TR/17)

CÓDIGO		PCA/TR/41
NOMBRE DE LA MEDIDA		Peatonalización de calles en el centro del municipio
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 50.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Marbella, Mijas (La Cala), Torremolinos y Vélez-Málaga) (1)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Cierre al tráfico motorizado privado de las calles de los centros urbanos
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Metros de calle peatonalizada
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	Longitud de la calle a peatonalizar
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) No aplica a los municipios que han presentado ficha específica y que se detallan a continuación: Mijas (Las Lagunas) (MA/TR/20 y MA/TR/21)

CÓDIGO		PCA/TR/42
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de los desplazamientos a pie
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 10.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Málaga, Manilva, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Vélez-Málaga) (1)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de ensanchamiento de aceras, mejora del estado del acerado y otras actuaciones encaminadas a la priorización del movimiento peatonal
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Longitud o superficie total de las actuaciones llevadas a cabo para mejorar el tránsito peatonal
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	Longitud o superficie total
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) No aplica a los municipios que han presentado ficha específica y que se detallan a continuación: Fuengirola (MA/TR/21)

CÓDIGO		PCA/TR/43
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento del teletrabajo
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración de planes de teletrabajo en empresas y organismos públicos con más de 250 empleados en un mismo centro de trabajo
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo. Ayuntamiento. Empresas
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº planes propuestos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo. Ayuntamiento. Empresas
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/44
NOMBRE DE LA MEDIDA		Restricción de uso del coche
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	- Restricción de acceso de vehículos particulares, excepto residentes y reparto de mercancías - Intensificación de la vigilancia del aparcamiento ilegal
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	nº de km recorridos en desplazamientos urbanos e interurbanos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/45
NOMBRE DE LA MEDIDA		Zonas de velocidad limitada
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Establecimiento de restricciones a la velocidad de los vehículos en zonas históricas y residenciales
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Control de la velocidad
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/TR/46
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aparcamientos regulados en zonas saturadas de tráfico
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Creación de aparcamientos en zonas próximas al centro de la ciudad y otros puntos de máxima afluencia de vehículos
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de plazas de aparcamiento
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/47
NOMBRE DE LA MEDIDA		Creación de bolsas de aparcamientos encaminadas a la disminución de tráfico
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 10.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Manilva, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Vélez-Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Habilitar aparcamientos en zonas próximas a puntos de acceso al transporte público
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de bolsas creadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/48
NOMBRE DE LA MEDIDA		Adecuación de la velocidad de acceso a los municipios
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Imposición de restricciones a la velocidad de acceso mediante limitaciones y elementos físicos en las vías de circulación
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Dirección General de Tráfico Consejería de Fomento y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Dirección General de Tráfico Consejería de Fomento y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Dirección General de Tráfico Consejería de Fomento y Vivienda Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Control de la velocidad
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Dirección General de Tráfico
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/49
NOMBRE DE LA MEDIDA		Empleo de vehículos eléctricos en flotas oficiales
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Introducción progresiva de vehículos impulsados eléctricamente en la flota de vehículos oficiales
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos. Junta de Andalucía. Empresas Públicas
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos. Junta de Andalucía. Empresas Públicas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos eléctricos incorporados
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos. Junta de Andalucía. Empresas Públicas
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/50
NOMBRE DE LA MEDIDA		Limpieza de las vías urbanas para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 50.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Marbella, Mijas, Torremolinos y Vélez-Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ejecución de un programa de limpieza de viales con diversas frecuencias de limpieza
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Grado de implantación
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/51
NOMBRE DE LA MEDIDA		Elaboración de un Plan de mejora de caminos rurales
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Plan orientado a identificar las actuaciones prioritarias en asfaltado o mejora de los caminos que prestan servicio tanto al tráfico a pequeños núcleos de población como a la agricultura en ambiente controlado y actividades extractivas. Posterior ejecución de posibles medidas disuasorias para vehículos particulares y de otras posibles actuaciones
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción del levantamiento de polvo por tráfico de vehículos por caminos sin asfaltar
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Kilómetros de camino asfaltado. Medidas disuasorias implantadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/52
NOMBRE DE LA MEDIDA		Sentidos únicos de circulación en las vías urbanas más congestionadas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Implantación de sentidos únicos, excepto para los vehículos de transporte público, en las vías de más tránsito y las cercanas al casco histórico
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº calles con sentido único
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/53
NOMBRE DE LA MEDIDA		Automatización de la gestión del tráfico
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 250.000 habitantes (Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Redes telemáticas que optimizan la regulación de los semáforos, el funcionamiento del transporte público y que informan a los conductores de los mejores itinerarios en tiempo real
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Medidas realizadas/Señalización/Prohibición circulación
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/55
NOMBRE DE LA MEDIDA		Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	- Dotación de las zonas habilitadas para carga y descarga y regulación de los horarios de estas actividades. - Limitación de pesos de los vehículos que entran en la localidad para realizar la carga y descarga.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Medidas implantadas/medidas partículas suspensión para graneles
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/56
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la elaboración de planes de movilidad urbana
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 10.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Manilva, Marbella, Mijas Pueblo-La Cala, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Vélez-Málaga) (1)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incentivar a los municipios de más de 10.000 habitantes a elaborar planes de movilidad urbana, de los que pueden derivar actuaciones complementarias
	Origen:	PASENER; MA05: Fomentar la realización de planes de movilidad urbana
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Diputación de Málaga, Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Diputación de Málaga, Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Diputación de Málaga, Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de municipios que elaboran planes de movilidad
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Diputación de Málaga
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) No aplica a los municipios que han presentado ficha específica y que se detallan a continuación: Málaga (MA/TR/5) y Casares (MA/TR/6)

CÓDIGO		PCA/TR/57
NOMBRE DE LA MEDIDA		Acciones para la mejora del espacio público urbano (calmado de tráfico)
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan adheridos al Programa La Ciudad Amable
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Aplicar los conceptos y la metodología de la iniciativa "La Ciudad Amable" en las intervenciones sobre el espacio público en cuestiones relativas a movilidad
	Origen:	Plan Regional de Espacios Públicos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción del consumo energético en el espacio público y mejora de la calidad del aire por efecto de "calmado de tráfico"
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	m ² de adecuación del espacio público como ámbito de calmado de tráfico
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/IN/5
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas correctoras en actividades extractivas próximas a núcleos de población
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a municipios con actividades extractivas próximas a núcleos de población
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Adopción de medidas para la reducción de la incidencia de las actividades extractivas de las canteras (priorizando aquellas próximas a los núcleos de población) según los resultados de las inspecciones realizadas. Las posibles medidas son: - Riego fijo/móvil - Limpieza de viales en el entorno de la cantera - Limpieza de neumáticos de camiones a la salida de la cantera - Compactación y asfaltado de caminos de acceso - Reducción del tiempo entre explotación y restauración - Limitación de la velocidad de circulación - Instalación de barreras cortavientos - Uso de cintas transportadoras con protección - Cubrición del material a transportar con lonas - Empleo de captadores de polvo en la perforación - Desmonte secuencial y progresivo de la zona de extracción
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Para cada actividad, tres meses tras la realización de la inspección
	Fecha de implantación:	A definir en función de la naturaleza de las medidas a adoptar
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	A definir para cada instalación en función de los resultados de la inspección
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejora de la calidad del aire en el entorno de actividades extractivas, priorizando las más próximas a zonas urbanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de medidas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		PCA/IN/6
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas para la reducción de emisiones en las industrias que manejan sólidos pulverulentos
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Adopción de medidas para la reducción de la incidencia de las emisiones de instalaciones que manejan sólidos pulverulentos (priorizando aquellas próximas a los núcleos de población) según los resultados de las inspecciones realizadas. Las posibles medidas son: - Riego fijo/móvil - Limpieza del viario interior de las instalaciones - Implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Para cada actividad, tres meses tras la realización de la inspección
	Fecha de implantación:	A definir en función de la naturaleza de las medidas a adoptar
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	A definir para cada instalación en función de los resultados de la inspección
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejora de la calidad del aire en el entorno de las instalaciones, priorizando las más próximas a zonas urbanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de medidas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		PCA/MA/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Suministro eléctrico a barcos atracados en puertos
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan con puertos marítimos
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fomentar la conexión al suministro eléctrico de los barcos atracados en los puertos para evitar que recurran a la energía suministrada por sus motores auxiliares
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad portuaria y armadores y navieras Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad portuaria Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)
	Seguimiento eficacia:	Autoridad portuaria Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/PR/6
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a los municipios de más de 50.000 habitantes (Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Marbella, Mijas, Torremolinos y Vélez-Málaga)
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de áreas no pavimentadas desprovistas de vegetación en núcleos urbanos: <ul style="list-style-type: none"> • Pavimentado de zonas • Transformación a suelo con cubierta vegetal - Limitación de acceso a vehículos a áreas no pavimentadas para reducir la resuspensión de partículas - Actuaciones para limitar el aporte de material particulado a vías de circulación
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Cinco años
	Otros:	Reducción de la suspensión de PM ₁₀ a la atmósfera y el aporte de material particulado a las vías de circulación procedente de zonas urbanas no pavimentadas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Relación de actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/PR/7
NOMBRE DE LA MEDIDA		Acciones para la mejora del espacio público urbano (vegetación)
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan adheridos al Programa La Ciudad Amable
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Aplicar los conceptos y la metodología de la iniciativa "La Ciudad Amable" en las intervenciones sobre el espacio público en cuestiones relativas a la vegetación y tratamiento de suelos
	Origen:	Plan Regional de Espacios Públicos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción del consumo energético en el espacio público y mejora de la calidad del aire por efecto de la vegetación urbana
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	m ² de adecuación de espacio público con tratamiento de vegetación urbana
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/PR/8
NOMBRE DE LA MEDIDA		Elaboración de Guía de buenas prácticas para la mejora del espacio público urbano
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan adheridos al Programa La Ciudad Amable
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Redacción de una Guía de buenas prácticas que recoja las intervenciones realizadas sobre el espacio público en base a los conceptos y la metodología de la iniciativa "La Ciudad Amable"
	Origen:	Plan Regional de Espacios Públicos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción del consumo energético en el espacio público y mejora de la calidad del aire
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Guía de buenas prácticas en materia de tratamiento del espacio público (islas ambientales, zona 30) elaborada
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/SN/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Concienciación de la población sobre el beneficio del uso del transporte público en detrimento del coche mediante talleres, edición de folletos y divulgación en internet
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Contribución de la población al cumplimiento de objetivos marcados para la disminución del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de campañas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/GE/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Desarrollo de una metodología para descontar la contribución del aerosol marino
Municipio/s de aplicación de la medida		Municipios con estaciones de inmisión
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Metodología para el cálculo de la contribución del aerosol marino (fuente natural susceptible de ser descontada de acuerdo con la Directiva 2008/50/CE) a la calidad del aire en la zona, a fin de someterla a aprobación por la Comisión Europea para poder descontar su contribución
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	Seguimiento de la ejecución:	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	Seguimiento eficacia:	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.3.3 Objetivo para medida orientada a descontar la contribución de aerosol marino
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Descontar la contribución natural (aerosol marino) de los niveles medidos de PM ₁₀ .
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Elaboración de la metodología/Aprobación por la Comisión Europea
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	Periodicidad de cálculo:	Anual

9.2 VALORACIÓN CONJUNTA DE LAS MEDIDAS DE MEJORA INCLUIDAS EN EL GRUPO 1 (MEDIDAS DEFINIDAS)

9.2.1 VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS ORIENTADAS AL TRÁFICO (GRUPO 1)

El presente apartado recoge los resultados obtenidos tras la modelización de las emisiones procedentes del tráfico rodado, considerando la aplicación de las medidas correctoras incluidas en el Grupo 1 del Plan de Actuación.

Tabla 9.2 Medidas correctoras para el tráfico (Grupo 1) para las que se ha realizado la valoración conjunta

CÓDIGO DE GRUPO DE MEDIDAS		GRUPO1/MA/TR
CÓDIGO DE LAS MEDIDAS AGRUPADAS		MA/TR/1; MA/TR/4; MA/TR/5; MA/TR/6; MA/TR/8; MA/TR/9; MA/TR/10; MA/TR/11; MA/TR/12; MA/TR/13; MA/TR/14; MA/TR/15; MA/TR/16; MA/TR/17; MA/TR/18; MA/TR/19; MA/TR/20; MA/TR/21; MA/TR/23; MA/TR/25; MA/TR/26; MA/TR/27; MA/TR/29; MA/TR/30; MA/TR/31; MA/TR/33; MA/TR/34; MA/TR/37
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Reducción de la media anual del orden de 1,3 µg/m³ para fondo urbano y 3 µg/m³ para los hotspots de tráfico
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2015
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Especificado en la ficha de cada medida
	Valor inicial:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Valor objetivo:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Fuente de información:	Especificado en la ficha de cada medida
	Periodicidad de cálculo:	Especificado en la ficha de cada medida

Las emisiones de los vehículos se reducen tanto por la modernización de la flota con vehículos con menores emisiones específicas como por la mejora de la fluidez del tráfico que repercute en menores emisiones por trayecto. La proyección del parque de vehículos y sus emisiones se han estimado de acuerdo a lo indicado en el Apartado 8.3.1. En base a la evolución del parque de vehículos y al efecto de su renovación sobre las emisiones de PM₁₀, se estima que las emisiones de PM₁₀ medias por vehículo puedan situarse en 2015 en el 87% de las emisiones unitarias actuales.

Asimismo, considerando las medidas de fomento del transporte público (entre las que destaca el metro de Málaga), las medidas de fomento del transporte no motorizado y las medidas disuasorias al uso del vehículo particular, se estima una reducción de la IMD de vehículos en el rango 8-10%.

El efecto combinado de estas medidas correctoras se modeliza en la misma zona del núcleo urbano de Málaga, seleccionada en el Capítulo 7. Cabe indicar que la metodología seguida para la aplicación del modelo de dispersión de contaminantes CAL3QHC, tras la adopción de las medidas correctoras, es la misma que se empleó para la modelización realizada antes de aplicar estas medidas correctoras.

A continuación, se presenta la Tabla 9.3 que recoge la comparativa entre los resultados obtenidos para las medias anuales y el percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ antes y después de la aplicación de las medidas correctoras.

Tabla 9.3 Contribución del tráfico rodado a los niveles de inmisión de PM₁₀

RECEPTOR	Media anual PM ₁₀ (µg/m ³)		Percentil 90,41 diario PM ₁₀ (µg/m ³)	
	Inicial	Con medidas correctoras	Inicial	Con medidas correctoras
Plaza del Hospital Civil	0,45	0,33	0,77	0,57
Campus El Ejido	0,02	0,01	0,06	0,04
Plaza de la Merced	0,08	0,06	0,16	0,12
Calle Larios/ Plaza de la Constitución	0,15	0,11	0,27	0,20
Plaza del Aparejador Federico Bermúdez	1,57	1,17	2,14	1,59
Hospital Carlos Haya	0,40	0,30	0,74	0,55
Estación de inmisión Carranque	0,69	0,51	1,03	0,77
La Alameda	0,76	0,57	1,01	0,75
Glorieta Manuel de Alcántara	1,21	0,90	1,52	1,13
Plaza de la Solidaridad	1,10	0,82	1,55	1,15
Centro de Arte Contemporáneo	0,53	0,39	0,71	0,53
Estación intermodal	1,11	0,83	1,76	1,31
Parque Huelin	0,82	0,61	1,38	1,03
Avda. de Fátima	0,87	0,65	1,28	0,95
Avda. Valle Inclán	1,02	0,76	1,78	1,32
Rotonda de las Américas	1,01	0,75	1,43	1,06
Calle Alonso de Palencia	0,77	0,57	1,20	0,89
Avda. Juan XXIII	1,64	1,22	2,03	1,51
Máximo de la Malla	5,38	4,00	6,62	4,93

Tal y como puede observarse en la Tabla 9.3, los valores más altos de los parámetros estadísticos analizados en los puntos de interés considerados, se producen en los receptores ubicados en la Avda. Juan XXIII y la Plaza del Aparejador Federico Bermúdez.

La Figura 9.1 representa la contribución del tráfico en la zona a la media anual de PM₁₀, tras la aplicación de las medidas correctoras previstas en el Grupo 1 (Medidas definidas). Tal y como puede observarse, las concentraciones más altas de PM₁₀ se producen en las vías con mayores valores de IMD y en los puntos más complejos (intersecciones, rotondas, etc.), encontrándose el máximo en la Avda. de Andalucía y muy próximo a la Calle Virgen de la Estrella. Se obtiene un valor máximo en la malla, de 4,00 µg/m³ a 600 m al SE de la estación de inmisión de Carranque.

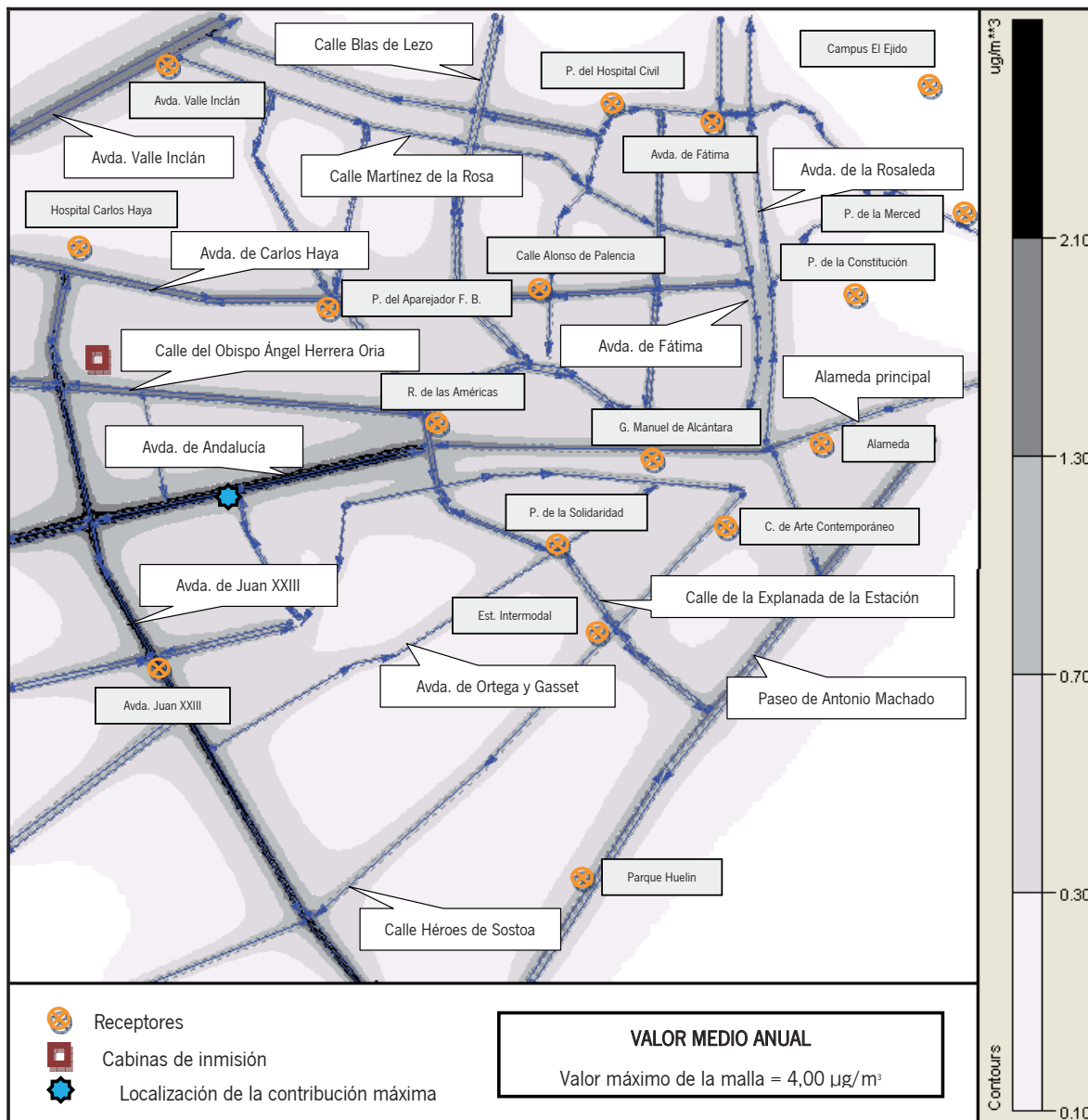


Figura 9.1 Contribución del tráfico en el casco urbano de Málaga a la media anual de PM₁₀

Como se observa en la Tabla 9.3 presentada anteriormente, la contribución del tráfico al valor máximo de la media anual de PM₁₀ en la malla pasa de 5,38 a 4,00 µg/m³, tras la aplicación de las medidas correctoras. Asimismo, la contribución al percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ pasa de 6,62 a 4,93 µg/m³.

Se espera que el resto de contribuciones del tráfico no modelizadas (resuspensión de material particulado por efecto del tráfico, formación de compuestos inorgánicos secundarios, formación de aerosol orgánico secundario) reduzcan los niveles de inmisión de PM₁₀ de forma equivalente a las contribuciones modelizadas, de manera que el conjunto de medidas del Grupo 1 del Plan de Actuación reducirán en un 24% los niveles de PM₁₀. Si sumamos los efectos esperados por todas las contribuciones del tráfico, modelizadas y no modelizadas, la mejora total para la media anual de PM₁₀ se estima del orden de 1,2 µg/m³ para fondo urbano y del orden de 2,8 µg/m³ para los hotspots de tráfico.

9.2.2 VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS ORIENTADAS A LA INDUSTRIA (GRUPO 1)

El presente apartado recoge los resultados obtenidos tras la modelización de las emisiones procedentes de las actividades industriales, considerando la aplicación de las medidas correctoras incluidas en el Grupo 1 del Plan de Actuación.

Tabla 9.4 Medidas correctoras para la Industria (Grupo 1) para las que se ha realizado la valoración conjunta

CÓDIGO DE GRUPO DE MEDIDAS		GRUPO1/MA/IN
CÓDIGO DE LAS MEDIDAS AGRUPADAS		MA/IN/1;
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Entorno de actividades cerámicas: - Media anual: 19,1 µg/m ³ - Percentil 90,41 de los valores medios diarios: 31,8 µg/m ³ Fondo urbano: - Media anual: 0,5 µg/m ³ - Percentil 90,41 de los valores medios diarios: 1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2008
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Especificado en la ficha de cada medida
	Valor inicial:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Valor objetivo:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Fuente de información:	Especificado en la ficha de cada medida
	Periodicidad de cálculo:	Especificado en la ficha de cada medida

El presente apartado recoge los resultados obtenidos tras la modelización de las actividades industriales consideradas en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Málaga y la Costa del Sol, teniendo en cuenta la aplicación de las limitaciones establecidas en sus correspondientes Autorizaciones Ambientales Integradas. Se tendrán en consideración las limitaciones impuestas con posterioridad a 2006, fecha de caracterización de las emisiones industriales modelizadas en el Apartado 7.2.3 del Capítulo 7 del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

Como se puede observar en el referido Apartado 7, las contribuciones más importantes a los niveles de inmisión de PM₁₀ se producen en el entorno de las actividades cerámicas localizadas al oeste de la ciudad de Málaga. Por ello, el ámbito de estudio para la modelización tras la aplicación de las medidas correctoras, se localizará en torno a dichas instalaciones, incluyendo las poblaciones que puedan verse afectadas por las emisiones de las mismas.

Se presentan los resultados obtenidos para la modelización de las actividades industriales (sin considerar las canteras), en la situación preoperacional y en la situación futura, tras la aplicación de las medidas correctoras previstas.

En la situación futura, se ha considerado la reducción de las emisiones de las actividades cerámicas teniendo en cuenta los valores límite de emisión requeridos a dichas instalaciones en sus correspondientes Autorizaciones Ambientales Integradas.

La metodología seguida para la aplicación del modelo de dispersión de contaminantes AERMOD es la misma que la contemplada en las modelizaciones recogidas en el Capítulo 7 del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

A continuación, se presenta la Tabla 9.5 que recoge la comparativa entre los resultados de la modelización de actividades industriales (sin incluir las actividades extractivas) obtenidos para las medias anuales y el percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ antes y después de la aplicación de las medidas correctoras.

Tabla 9.5 Contribución de las actividades industriales a los niveles de inmisión de PM₁₀

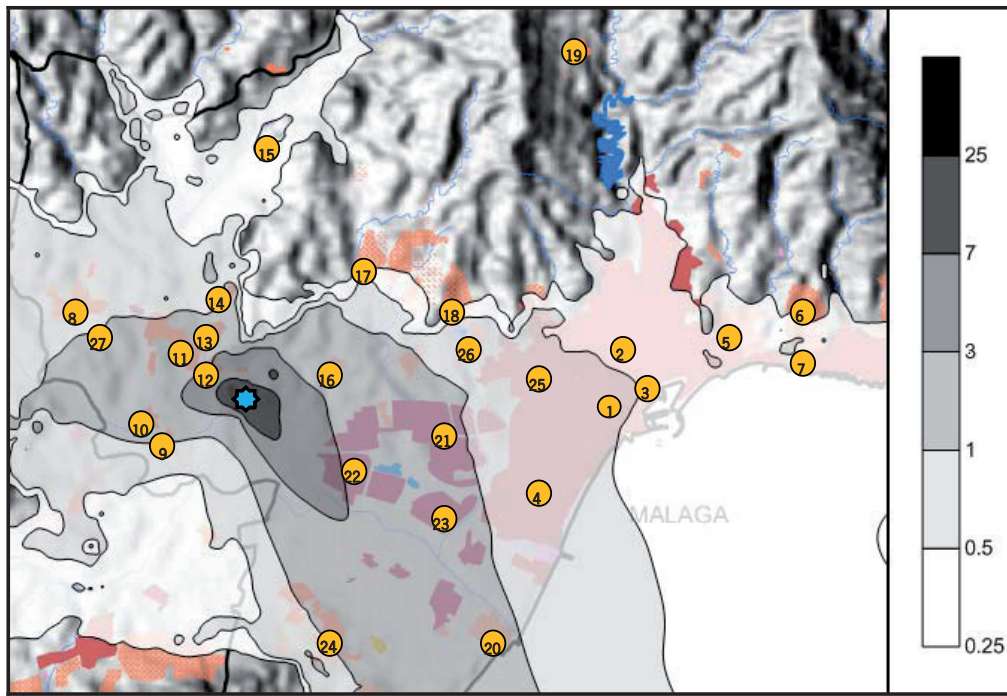
RECEPTORES		Media anual PM ₁₀ (µg/m ³)		Percentil 90,41 diario PM ₁₀ (µg/m ³)	
		Inicial	Tras medidas correctoras	Inicial	Tras medidas correctoras
ZONAS HABITADAS	Málaga I (1)	0,55	0,23	1,36	0,47
	Málaga II (2)	0,39	0,18	0,89	0,35
	Málaga III (3)	0,47	0,21	1,20	0,42
	Málaga IV (4)	0,67	0,29	1,36	0,56
	Urbanizaciones I (5)	0,30	0,15	0,61	0,28
	Urbanizaciones II (6)	0,14	0,10	0,32	0,22
	Urbanizaciones III (7)	0,40	0,26	0,92	0,61
	Santa Rosalía-Maqueda (8)	0,77	0,37	1,81	0,95
	Santa Águeda (9)	1,23	0,72	2,80	1,75
	La Castañeta (10)	2,03	1,06	4,55	2,44
	Los Manceras (11)	1,58	0,83	3,18	1,91
	Pilar del Prado (12)	5,87	1,50	11,89	3,52
	Campanillas (13)	2,16	0,69	5,83	1,80
	Colmenarejo (14)	1,45	0,46	3,21	1,10
	Los Cameros (15)	0,25	0,13	0,32	0,19
	Los Asperones (16)	1,74	0,79	3,40	1,39
	El Chaparral (17)	0,16	0,08	0,28	0,15
	Carlinga (18)	0,16	0,08	0,36	0,16
	Los Gámez (19)	0,07	0,04	0,14	0,09
	Guadalmar (20)	1,13	0,44	2,38	0,88
	Polígono Industrial I (21)	1,01	0,43	2,29	1,00
	Polígono Industrial II (22)	2,42	1,00	4,73	2,00
	Polígono Industrial III (23)	1,22	0,50	2,63	1,02
	Churriana (24)	1,28	0,53	3,21	1,29
ESTACIONES DE INMISIÓN (RVCCAA)	Carranque (25)	0,65	0,27	1,77	0,64
	El Atabal (26)	0,60	0,27	1,29	0,57
	Campanillas (27)	1,07	0,43	2,88	1,08
Máximo de la malla		39,17	20,08	65,84	34,02

Tal y como puede observarse en la Tabla 9.5, las contribuciones más altas de las instalaciones industriales a la media anual de PM₁₀ en receptores discretos, en la situación preoperacional, se producen en los receptores Pilar del Prado y Polígono Industrial II (en la zona próxima a la ubicación de las instalaciones cerámicas), resultando de 5,87 y 2,42 µg/m³, respectivamente. En la situación futura, los valores más altos de la media anual de PM₁₀ en receptores discretos, se producen en los receptores Pilar del Prado y La Castañeta, resultando de 1,50 y 1,06 µg/m³, respectivamente

Asimismo, las contribuciones más altas de las instalaciones industriales al Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ se producen en los receptores Pilar del Prado y Polígono Industrial II (en la zona próxima a la ubicación de las instalaciones cerámicas), resultando de 11,89 y 4,73 µg/m³, respectivamente. En la situación futura, los valores más altos para el Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ se producen en los receptores Pilar del Prado y La Castañeta, resultando de 3,52 y 2,44 µg/m³, respectivamente.

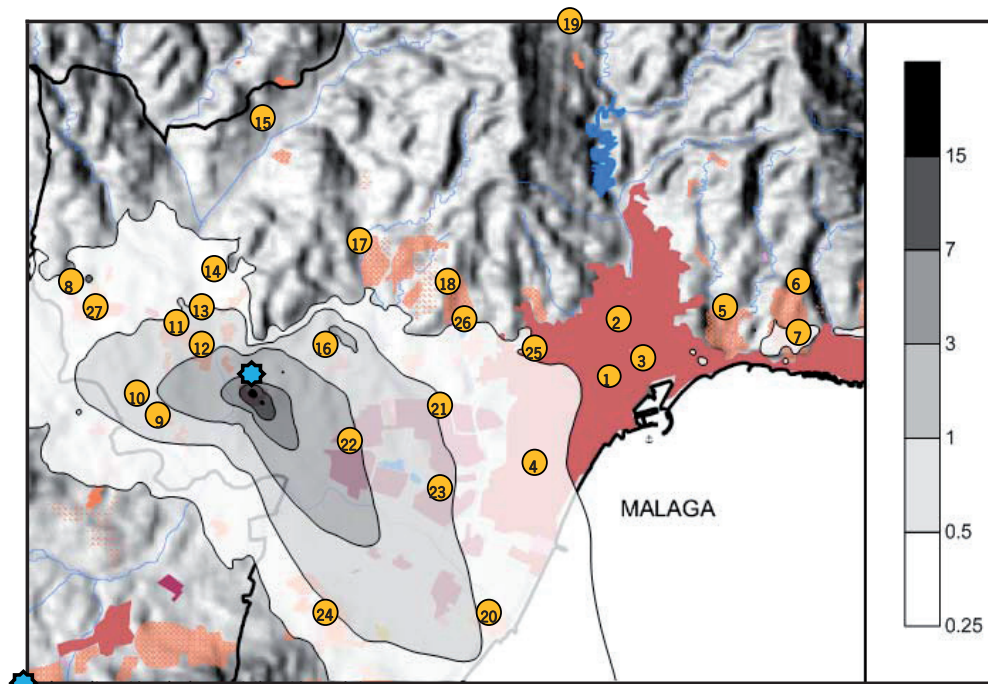
Por otro lado, en cuanto a los valores registrados en las estaciones de inmisión, se observa que los valores más altos se producen en la estación de Campanillas, que es la estación más próxima a la localización de las actividades cerámicas. En dicha estación, los niveles registrados para la media anual de PM₁₀ pasan de 1,07 a 0,43 µg/m³ y el Percentil 90,41 pasa de 2,88 a 1,08 µg/m³.

A continuación, se representan las líneas de isoconcentración para la media anual y el percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ en las situaciones preoperacional y futura tras la adopción de los condicionantes establecidos en las AAI.



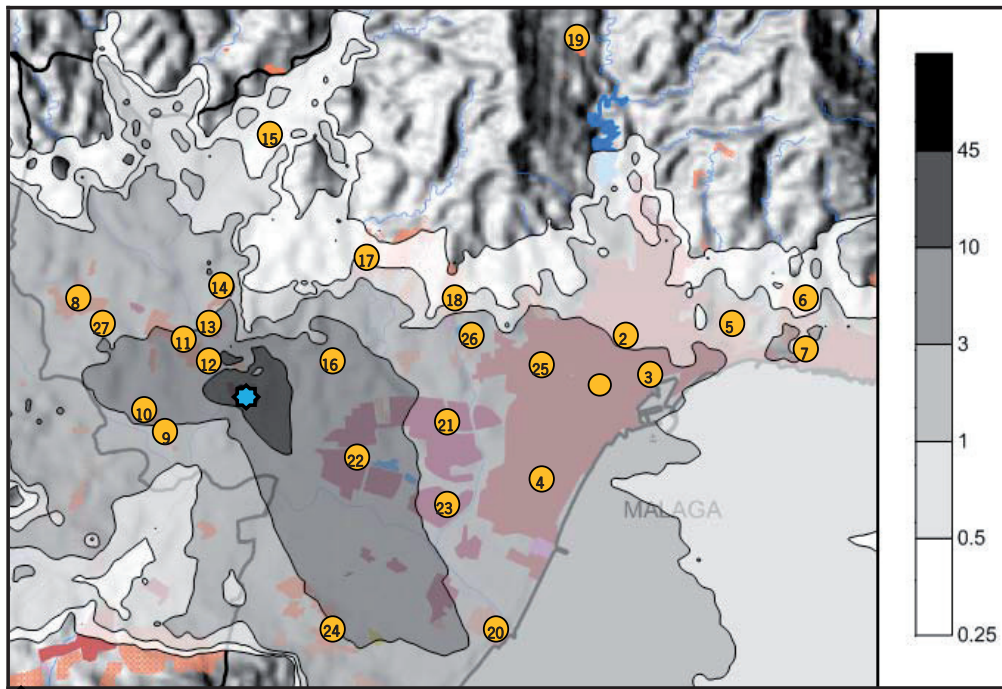
Localización de la contribución máxima

Figura 9.2 Media anual de PM_{10} ($\mu g/m^3$). Situación preoperacional



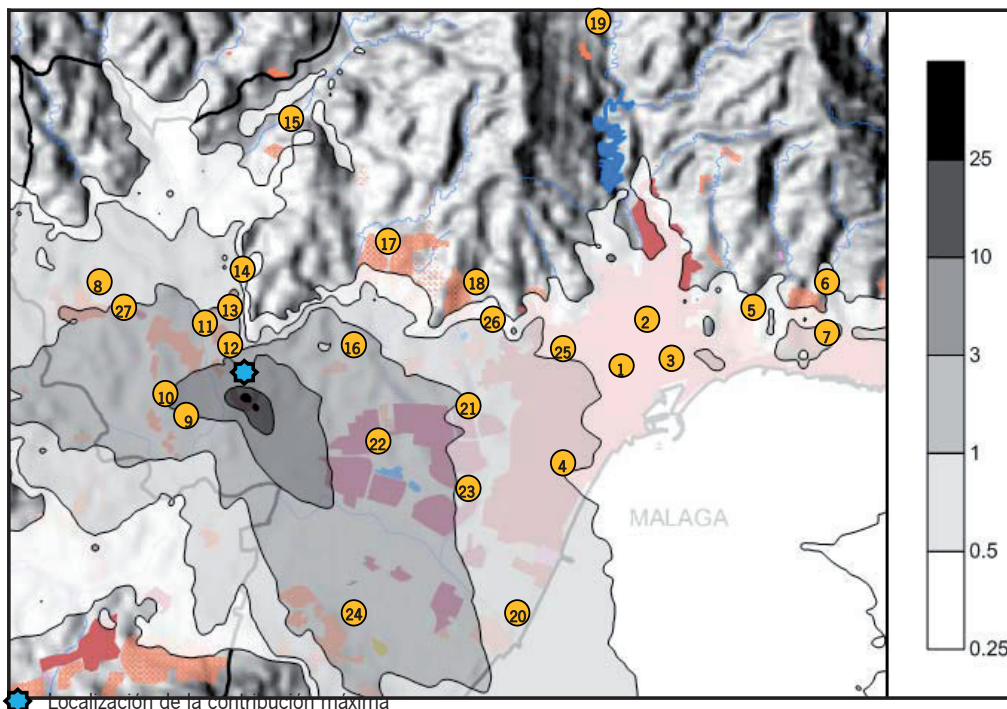
Localización de la contribución máxima

Figura 9.3 Media anual de PM_{10} ($\mu g/m^3$). Situación futura



Localización de la contribución máxima

Figura 9.4 Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10} ($\mu g/m^3$). Situación preoperacional



Localización de la contribución máxima

Figura 9.5 Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10} ($\mu g/m^3$). Situación futura

Como se observa en la Tabla 9.5 presentada anteriormente, la contribución de las actividades industriales al valor máximo de la media anual de PM_{10} en la malla pasa de 39,17 a 20,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tras la aplicación de las medidas correctoras. Asimismo, la contribución al percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10} pasa de 65,84 a 34,02 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Por tanto, se espera que la aplicación de los valores límite de emisión establecidos en las AAI de las instalaciones cerámicas, reduzca de forma apreciable la contribución de las actividades industriales a los niveles de inmisión de PM_{10} . La mejora modelizada se estima del orden de 19,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para la media anual y de 31,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para el percentil 90,41 de los valores diarios en el entorno de las industrias metalúrgicas, y para el fondo urbano del orden de 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para la media anual y de 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para el percentil 90,41 de los valores diarios.

Destacar que la modelización realizada ha considerado únicamente las emisiones canalizadas, proponiéndose en las correspondientes Autorizaciones Ambientales Integradas medidas correctoras adicionales para limitar las emisiones difusas. Asimismo el Plan de Actuación incorpora medidas de control de emisiones difusas y proponer en su caso medidas adicionales.

9.2.3 VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS ORIENTADAS AL SECTOR DOMÉSTICO (GRUPO 1)

El presente apartado recoge una valoración de la aplicación de las medidas correctoras orientadas al sector residencial/comercial/institucional incluidas en el Grupo 1 del Plan de Actuación.

Tabla 9.6 Medidas correctoras para el sector doméstico (Grupo 1) para las que se ha realizado la valoración conjunta

CÓDIGO DE GRUPO DE MEDIDAS		GRUPO1/MA/DO
CÓDIGO DE LAS MEDIDAS AGRUPADAS		MA/DO/1; MA/DO /2; MA/DO /3;
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Mantenimiento de la contribución actual, compensando el incremento que se produciría por el aumento de la población
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Progresivo en el tiempo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Especificado en la ficha de cada medida
	Valor inicial:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Valor objetivo:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Fuente de información:	Especificado en la ficha de cada medida
	Periodicidad de cálculo:	Especificado en la ficha de cada medida

Estas medidas tienen un efecto tanto en la emisión de partículas primarias como en la formación de partículas secundarias en la atmósfera.

En relación a las emisiones de partículas primarias, las mejoras derivadas de las medidas anteriores son debidas a:

- El menor consumo de combustibles en calefacción: tanto por mejora de aislamiento derivado de la entrada en vigor de la calificación energética en nueva edificación y rehabilitación de edificios existentes, como por la mejora de la eficiencia energética de los equipos
- El menor consumo de combustibles en producción de agua caliente sanitaria: tanto por la obligatoriedad de instalar equipos de producción de agua caliente sanitaria con energía solar térmica en nueva edificación y rehabilitación de edificios existentes, como por la mejora de la eficiencia energética de los calentadores
- La prohibición de empleo de combustibles sólidos de origen fósil en calderas domésticas a partir de 2012

De forma análoga, la formación de partículas secundarias disminuye tanto por la reducción de emisiones locales de NO_x en instalaciones de calefacción y producción de agua caliente sanitaria, como por la reducción de emisiones de ámbito regional

asociadas a las menores necesidades de generación de energía eléctrica, debido a la optimización del consumo en los edificios derivada de la mejora del aislamiento térmico de los mismos.

La mejora de la calidad del aire asociada a estas medidas viene derivada fundamentalmente de la renovación del parque de edificios, siendo por tanto medidas a largo plazo y de muy compleja valoración a corto y medio plazo. No obstante, se estima que estas medidas contribuyen fundamentalmente a evitar el incremento de las emisiones del sector doméstico.

9.2.4 VALORACIÓN DE MEDIDAS ORIENTADAS A LIMITAR EMISIONES DEL TRÁFICO MARÍTIMO (GRUPO 1)

La entrada en vigor el 1 de enero de 2010, según el Real Decreto 1027/2006, de la limitación del contenido en azufre en el combustible empleado en buques atracados y en las maniobras de entrada-salida a los puertos (MA/MA/1) supone una reducción de las emisiones asociadas a actividades portuarias del orden del 80-90 % para las emisiones de SO₂ (precursor de partículas secundarias) y del orden del 10% para las emisiones de partículas, suponiendo por tanto una moderada contribución para reducir los niveles de partículas.

9.2.5 VALORACIÓN DEL RESTO DE MEDIDAS (GRUPO 1)

Estas medidas no se valoran en términos de reducción de los niveles de inmisión de material particulado, sino que su valoración es cualitativa centrada en los objetivos que se persiguen.

Las medidas orientadas a prevención, sensibilización y gestión tienen por finalidad complementar las medidas adoptadas en otros ámbitos para mejorar su eficacia, o bien, mejorar el conocimiento de los niveles de contaminación por partículas (distribución territorial, composición química, etc.) y sus posibles orígenes, con el objeto de optimizar las posibles medidas complementarias que sea necesario adoptar.

9.3 OBJETIVO CONJUNTO DE LAS MEDIDAS DE MEJORA INCLUIDAS EN EL GRUPO 2 (DIRECTRICES PARA DESARROLLO DE MEDIDAS ADICIONALES)

9.3.1 OBJETIVO PARA MEDIDAS ORIENTADAS A LIMITAR LA CONTRIBUCIÓN DE MATERIA MINERAL

La materia mineral supone el principal aporte a los niveles de inmisión de PM₁₀ en prácticamente todos los emplazamientos analizados en Andalucía, constituyendo en Málaga la materia mineral del orden del 40% de la masa total de PM₁₀. Por esta causa, gran parte de las medidas del Grupo 2 se centran en la reducción de la contribución de materia mineral.

Las medidas previstas para reducir la resuspensión de materia mineral por efecto del tráfico (medidas para limitar el tráfico y el contenido de materia mineral en las calzadas), por efecto de actividades de construcción y demolición, por actividades extractivas, por manejo de sólidos pulverulentos en actividades industriales y por efecto del viento (pavimentado o cobertura vegetal en solares, etc.) pueden tener un efecto significativo sobre los niveles de inmisión de PM₁₀, aunque su efecto es difícilmente predecible habida cuenta de la imposibilidad de cuantificar la contribución de las distintas fuentes de materia mineral, dada su similar naturaleza química.

En base a los niveles de fondo medidos en emplazamientos de fondo suburbano se estima que la contribución de las fuentes locales de materia mineral es del orden de 10-12 µg/m³, por lo que el objetivo para las medidas del Grupo 2 propuestas en el Plan de Actuación para limitar la contribución de la materia mineral sería del orden de 2-6 µg/m³ en la media anual para el fondo urbano, asociado a una eficacia del 20-50% en la reducción de emisiones antropogénicas de partículas minerales y/o en la deposición de materia mineral sobre vías de circulación susceptible de ser suspendida en la atmósfera por efecto de la circulación de vehículos sobre dichas vías.

9.3.2 OBJETIVO PARA MEDIDAS ORIENTADAS A LIMITAR LA CONTRIBUCIÓN DE MATERIA CARBONOSA Y COMPUESTOS INORGÁNICOS SECUNDARIOS

El resto de medidas del Grupo 2 se orientan fundamentalmente a complementar a las medidas del Grupo 1 destinadas a reducir la contribución del tráfico, que a su vez se traduce en una contribución a la materia carbonosa y a los niveles de compuestos inorgánicos secundarios derivados de las emisiones locales de precursores gaseosos. Adicionalmente se incluye también una medida destinada a reducir las emisiones en los sectores residencial/comercial/institucional y pequeñas instalaciones industriales y una medida orientada a reducir las emisiones de los buques en maniobras y atracados en el Puerto de Málaga.

El objetivo para las medidas del Grupo 2 propuestas en el Plan de Actuación orientadas a tráfico, sectores residencial/comercial/institucional, pequeñas instalaciones industriales y tráfico marítimo se estima del orden de 0,5-1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en la media anual para el fondo urbano. Este objetivo es menor que para materia mineral debido al gran número de medidas de esta naturaleza ya incluidas en el Grupo 1.

9.3.3 OBJETIVO PARA MEDIDA ORIENTADA A DESCONTAR LA CONTRIBUCIÓN DE AEROSOL MARINO

El aerosol marino procede de una fuente natural que puede descontarse a efectos de evaluar la superación de límites de PM_{10} . En base a la caracterización química, el aporte de aerosol marino a la media anual es del orden de 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, por lo que la medida de desarrollar una metodología para descontar este aporte natural equivaldría a reducir la media anual en 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

9.4 MEDIDAS DE MEJORA DE ÁMBITO REGIONAL

Las medidas orientadas a la reducción del consumo de energía eléctrica mediante el incremento de la eficiencia energética, conllevan una reducción en la producción de las centrales eléctricas. Sin embargo, cuando disminuye la demanda de energía en localizaciones concretas, no es posible conocer en qué instalaciones, de las que suministran a la red de transporte de energía eléctrica, se reducirá la producción. Por ello, la mejora de la calidad del aire lograda con estas medidas se considera de ámbito regional.

La mejora se debe a que al reducirse la producción, se reducen las emisiones de SO_2 y NO_x , que dan lugar a la formación de compuestos inorgánicos secundarios que contribuyen a nivel regional a los valores de inmisión de PM_{10} .

A nivel nacional, dentro de la "Estrategia de ahorro y eficiencia energética en España 2004 – 2012. Plan de acción 2008 – 2012", se incluyen medidas de carácter general relativas a la mejora de la eficiencia energética, como pueden ser:

- Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones actuales de alumbrado público exterior
- Realización de estudios, análisis de viabilidad y auditorías para la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones
- Campaña de implantación de bombillas de bajo consumo

España viene realizando importantes esfuerzos para reducir las emisiones de contaminantes a la atmósfera, entre los que se encuentran SO_2 , NO_x , NH_3 (gases precursores de la formación de compuestos inorgánicos secundarios) y COVNM (precursor de la formación de aerosol orgánico secundario). Los datos anuales del Inventario Nacional de Emisiones así lo reflejan. Pese a ello, las proyecciones de las emisiones al año 2010, año establecido por la Directiva de Techos Nacionales de Emisión para el cumplimiento de los valores límites fijados para los contaminantes atmosféricos a los que aplica, muestran aún un desvío por exceso de los valores actuales con respecto a dichos techos. En enero de 2008 se publicaba el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones (II PNRE). Las medidas puestas en marcha en los ámbitos nacional y autonómico desde la publicación del Programa inciden significativamente en las emisiones nacionales de los contaminantes de la Directiva, reduciendo en un porcentaje importante la distancia a los techos con respecto a la prevista en la fecha de publicación del II PNRE. El análisis realizado en este Plan muestra esa diferencia que se traduce en una reducción de la distancia al objetivo del 37,5% al 19% en NO_x y del 33,9% al 13% en COVNM, lo que refleja una mejora significativa. Para reducir la distancia que aún nos separa del objetivo, se presenta este Plan de Acción de Reducción de Techos Nacionales, con el objeto de impulsar las medidas necesarias para aproximarse al cumplimiento de los Techos Nacionales de Emisión establecidos por la Directiva. El Plan no sólo plantea un nuevo escenario objetivo, cuantificando las medidas adicionales que incorpora, sino que propone una serie de líneas de trabajo que permitan promover todas las medidas incluidas en los escenarios base y objetivo.

Asimismo, a nivel autonómico dentro del "Plan andaluz de acción por el clima 2007-2012", en adelante PAAC, se da apoyo a la política energética andaluza en materia de ahorro y eficiencia energética con medidas que van desde la reducción de la factura energética de la administración pública hasta el apoyo a nuevos desarrollos tecnológicos y la implantación de los mismos que supongan una mejora en la eficiencia. Concretamente, los objetivos del PAAC son los siguientes:

- Auditoría energética en edificios públicos
- Incentivar la eficiencia energética

- Fomento de energías renovables (solar térmica, solar fotovoltaica, biomasa para usos térmicos, etc.)
- Sustitución de sistemas energéticos con grandes emisiones de GEI por la mejor tecnología disponible
- Optimización energética en municipios
- Apoyar la cogeneración
- Ahorro y eficiencia energética en equipos ofimáticos

El Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 plantea once objetivos con un marcado carácter indicativo, incidiendo en su consecución no sólo el impulso dado desde la administración pública andaluza, sino también otros factores ajenos a su ámbito competencial.

Tabla 9.7 Objetivos del Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013

CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS A 2013			
OBJETIVOS PASENER	2013 OBJETIVO	2011 SEGUIMIENTO	2013 GRADO DE CUMPLIMIENTO OBJETIVO (%)
Objetivo 1: Aporte de las fuentes de energía renovable a la estructura de energía primaria ⁽¹⁾ (%)	18,3	15,8	86,3
Objetivo 2: Potencia eléctrica instalada con tecnologías renovables frente a la potencia eléctrica total (%)	39,1	35,6	91,0
Objetivo 3: Producción bruta de energía eléctrica con fuentes renovables frente al consumo neto de energía eléctrica (%)	32,2	33,5	104
Objetivo 4: Ahorro de energía primaria ⁽²⁾ con respecto al consumo de energía primaria ⁽³⁾ en 2006 (%)	8	4,4	55,0
Objetivo 5: Reducción de la intensidad energética primaria respecto a la de 2006 (%)	-1	-4,3	430
Objetivo 6: Consumo de biocarburantes respecto al consumo de gasolinas y gasóleos en transporte (%)	8,5	6,8	80,0
Objetivo 7: Situar el índice de calidad de servicio (TIEPI ⁽³⁾) en los valores (conjunto de Andalucía)	1,56	1,54	98,7
Objetivo 8: Residentes en núcleos de entre 10.000 y 20.000 habitantes con posibilidad de acceso a gas frente a la población residentes en la totalidad de los núcleos (%)	80	60,4	75,5
Objetivo 9: Reducción de las emisiones de CO ₂ por unidad de generación eléctrica (%)	-20	-19,8	99,0
Objetivo 10: Emisiones evitadas de CO ₂ (millones de toneladas)	11	7,5	68,2
Objetivo 11: Aporte total de las fuentes de energía renovable frente al consumo de energía final ⁽¹⁾ (%)	27,7	23,3	84,1

(1) Excluyendo usos no energéticos

(2) Acumulado

(3) Tiempo de interrupción equivalente de la potencia instalada

Fuente: Agencia Andaluza de la Energía

Por otra parte, a nivel municipal se están desarrollando diversas actuaciones que contribuyen de forma significativa a la mejora de la eficiencia energética y a la reducción del gasto energético de los mismos. Fruto de este trabajo ha sido el diseño específico de un Plan de Optimización Energética (en adelante POE) a nivel municipal, basado en cuatro pilares básicos: reducción del gasto energético, aprovechamiento de los recursos energéticos propios, formación de técnicos en materia energética y modernización de las instalaciones.

Las actividades desarrolladas en un POE constan al menos de las siguientes fases:

- a) Inventario de las Instalaciones Energéticas
- b) Optimización de la factura eléctrica
- c) Diagnóstico de las Instalaciones de Alumbrado Público
- d) Diagnóstico en las Dependencias Municipales
- e) Plan de actuaciones

A nivel local estas iniciativas se han traducido en:

- Reemplazar lámparas del alumbrado público por otras más eficientes, así como la instalación de Balastros de doble nivel o la instalación de reductores-estabilizadores en cabecera en los municipios de Casares y Fuengirola
- Instalación de sistemas de regulación y control del alumbrado; relojes astronómicos para el control del alumbrado público, cuadro de maniobras de telegestión y detectores de presencia en las dependencias municipales en Fuengirola
- La instalación de paneles solares fotovoltaicos en 12 cubiertas en Fuengirola
- Fomentar las energías renovables, especialmente la energía solar térmica de baja temperatura para agua caliente sanitaria en los municipios de Benalmádena y Fuengirola
- La implantación de fuentes de energía solar en edificios públicos de Casares y Fuengirola
- La Optimización energética de edificios públicos, instalación de paneles fotovoltaicos en colegios públicos y en edificios municipales que produzcan energía para su venta, así como la instalación de estabilizadores-reductores en los cuadros de mando eléctricos en la ciudad de Málaga

Asimismo, dos municipios de los incluidos en el ámbito de este Plan se han suscrito al "Pacto de Alcaldes", con la aceptación de todos los compromisos del mismo y en particular de los siguientes:

- Ir más allá de los objetivos establecidos por la Unión Europea para 2020, reduciendo las emisiones de CO₂ en nuestros territorios en al menos un 20%
- Aplicar un Plan de Acción para la Energía Sostenible, incluyendo un inventario de emisiones de referencia que perfile como los objetivos serán alcanzados, al menos en un año
- Elaborar un informe de seguimiento de al menos cada dos años a partir de la aprobación del Plan de Acción para la evaluación, seguimiento y control
- Organizar un "Día de la Energía" o "Día del Pacto de los Alcaldes", en colaboración con la Comisión Europea y otras partes interesadas, permitiendo a la ciudadanía beneficiarse directamente de las ventajas por un uso más inteligente de la energía, y con regularidad informar a los medios de comunicación locales sobre acontecimientos acerca del Plan de Acción
- Asistir y participar con la Unión Europea en la Conferencia anual de alcaldes por una Europa de la Energía Sostenible

Por último, destacar en relación a las políticas de fomento de la biomasa para usos térmicos es sustitución de otros combustibles, que dado que con este combustible se incrementa la emisión de partículas a la atmósfera, deberían enfocarse a aquellas zonas en las que la calidad del aire no se vea afectada por problemas de material particulado en el ambiente.

9.5 REDUCCIONES CONSEGUIDAS CON LAS MEDIDAS PLANTEADAS

La tabla siguiente muestra un resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM₁₀. En ella, se muestra la reducción de los niveles de PM₁₀ que se consigue con el conjunto de medidas de tráfico recopiladas en este Plan de mejora de la calidad del aire. Estas medidas se encuentran recopiladas como medidas del Grupo 1 en los anteriores apartados de este.

Asimismo, se incluyen los objetivos de reducción que deberían alcanzarse con el conjunto de medidas incluidas en las directrices propuestas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para desarrollo de medidas adicionales. Estas directrices se han desarrollado en este Capítulo como medidas del Grupo 2. Para realizar el cálculo de la reducción, se ha considerado el rango que cada medida introduciría, según se ha detallado anteriormente.

Tabla 9.8 Resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM₁₀.

Medidas		Reducción (µg/m³)	
Grupo	Clasificación	Fondo	Hot spot
Grupo 1	Tráfico	1,2	2,8
	Medidas orientadas a la industria	0,5	0,5
	Total Grupo 1	1,7	3,3
Grupo 2	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia mineral	de 2,0 a 6,0	de 2,0 a 6,0
	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios	de 0,5 a 1,0	de 0,5 a 1,0
	Objetivo para medida orientada a descontar la contribución de aerosol marino	3,5	3,5
	Total Grupo 2	de 6,0 a 10,5	de 6,0 a 10,5
	Objetivo a cumplir	2,0	7,0
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 1	0,3	3,7
	Necesidad de aplicar Grupo 2	Si	Si
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 2	-	-
	Reducción adicional necesaria (medidas complementarias al Grupo 2)	No	No

9.6 CONSIDERACIONES FINALES CON RESPECTO A LOS OBJETIVOS DE REDUCCIÓN A CONSEGUIR

Como se ha puesto de manifiesto en el análisis anterior, las medidas propuestas consiguen rebajar los niveles de fondo por debajo de los valores legales establecidos.

El análisis de los puntos de máxima concentración debida al tráfico se ha realizado para el punto máximo de la zona de estudio, aunque puede considerarse como una referencia en el conjunto de hot spot que pudieran existir en la zona. Se observa que las medidas propuestas más los objetivos que pudieran alcanzarse con el conjunto de directrices de medidas propuestas, denominadas del Grupo 2, pueden llegar a completar el objetivo de reducción que es necesario establecer para conseguir la ausencia de superaciones diarias y anuales en los puntos de máxima concentración de tráfico.

En conclusión, no cumple con las medidas del Grupo 1 (Apartado 9.1.3) pero si si se añaden las del Grupo 2 (Apartado 9.1.4).

10 MEDIO DE FINANCIACIÓN

10.1 INTRODUCCIÓN

A efectos del cálculo de las inversiones a realizar, se toma como referencia Junio de 2008 por ser la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Para la estimación de las inversiones previstas se considera el plazo de vigencia del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, años 2013-2015.

El Plan se nutre tanto de recursos privados como públicos.

La financiación privada de actuaciones consideradas como significativas, tanto en fases anteriores del Plan como en la actual, se centra fundamentalmente en las empresas afectadas por la Ley 16/2002 de prevención y control integrado de la contaminación (IPPC). Muchas de estas actuaciones, con marcado carácter ambiental, están orientadas desde la Administración, y otras desde la propia iniciativa de las empresas en aras de mejorar sus procesos productivos con tecnologías ambientalmente más respetuosas.

Dentro de la financiación pública intervienen diversos organismos e instituciones, Ayuntamientos, Mancomunidades de Servicios, Diputación Provincial, Ministerio de Fomento, así como la propia Junta de Andalucía, a través de diferentes Consejerías.

Parte de estas inversiones se financian con Fondos de la Unión Europea, ya sean Fondos de Cohesión o Fondos FEDER, dentro del seno del nuevo Marco Operativo hasta el año 2013.

Las ayudas que la Administración de la Junta de Andalucía puede conceder con el objeto de fomentar la adopción por parte de las empresas de medidas destinadas, entre otras, a la protección del medio ambiente se regulan mediante el Decreto 23/2009 de 27 de Enero, que establece y unifica las bases que regulan todas las ayudas a favor del medio ambiente y del desarrollo sostenible. Por lo que respecta a la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, las empresas pueden acogerse a la Orden de 4 de febrero de 2009, por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía y se efectúa su convocatoria para los años 2009-2014.

La Orden de 9 de junio de 2006, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a las inversiones en infraestructuras e instalaciones destinadas a la protección del medio ambiente, y se convocan ayudas para la realización de actuaciones que se citan en la disposición adicional única. En su artículo 6, dispone que los sectores a los que se dirigen las ayudas previstas, así como las medidas concretas de adaptación ambiental que pueden ser subvencionadas para cada sector, serán establecidas mediante la correspondiente convocatoria.

10.2 CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA, DISTRIBUCIÓN TEMPORAL Y ENTIDAD FINANCIADORA

La valoración económica de las actuaciones previstas se centra en el análisis de aquellas actividades, estudios, dotaciones, obras, etc., que guardan una relación clara con la zona afectada por el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol y con sus objetivos. Geográficamente se considerarán sólo las actuaciones ejercitadas en el ámbito del Plan.

Para el análisis económico de las actuaciones a realizar, se diferencia entre inversiones públicas y privadas.

10.2.1 INVERSIONES DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

▪ Junta de Andalucía

El escenario financiero, al estar financiado con Fondos FEDER, se ha elaborado en dos períodos, uno referido a la anualidad 2013, al acabar en este último año el marco financiero europeo en vigor, y el otro para el resto de anualidades 2014 a 2015, que queda pendiente de la aprobación del nuevo marco europeo y, por tanto, de que se elabore un nuevo escenario financiero complementario para este período. Las líneas de actuación y medidas de desarrollo de los programas de cada área serán incorporadas en la medida que el marco presupuestario lo permita, y serán recogidas en las memorias anuales de seguimiento del Plan.

– Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

El grueso de las actuaciones es promovido desde la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y su Delegación Provincial, en Málaga. Se han realizado multitud de programas, estudios, informes, inventarios, publicaciones, dotaciones de equipamientos, campañas de información, etc., que en la aplicación de diferentes planes y programas promovidos desde la Junta de Andalucía, han tenido incidencia de alguna u otra forma en el área del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la

Aglomeración de Málaga y Costa del Sol. Muchas de estas actuaciones de carácter regional, tienen dotaciones presupuestarias regionales difíciles de trasladar a los municipios implicados.

Las actuaciones más significativas, desde el punto de vista de la aplicación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, son aquéllas que están específicamente destinadas al control ambiental, la implantación de la IPPC, calidad del aire ambiente, etc.

En resumen, el total de la inversión prevista por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol en el año 2013, es de 213.751 €.

– **Consejería de Fomento y Vivienda**

El total de la inversión prevista por la Consejería de Fomento y Vivienda para el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol en el año 2013, asciende a 61.113.877 €.

– **Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo**

La Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, a través de la Agencia Andaluza de la Energía, que gestiona la Orden de 4 de febrero de 2009, por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía, dispondrá de 30.028.574 € para el año 2013. Los créditos destinados a los Planes de Mejora de la Calidad del Aire dependen de la demanda de incentivos solicitados al respecto.

10.2.2 INVERSIONES PRIVADAS

En general, todas las empresas han incrementado su volumen de inversiones mediante nuevos proyectos, modificaciones y mejoras para afrontar con garantía la obtención de la Autorización Ambiental Integrada (AAI), para poder dar cumplimiento a los requisitos de la mencionada Ley IPPC; lo que ha supuesto mejoras en los procesos en cuanto a emisiones a la atmósfera.

11 PLAN DE VIGILANCIA

En el presente capítulo se describe el Plan de Vigilancia propuesto para determinar la evolución de los niveles de calidad del aire en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, así como para determinar el grado de cumplimiento de las medidas consideradas en los anteriores apartados de este documento.

11.1 PLAN DE VIGILANCIA DE LA CALIDAD DEL AIRE

El Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire tiene como objetivo principal determinar la evolución de los valores de PM_{10} y $PM_{2.5}$ que se van a registrar en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol. Se convierte así en una herramienta imprescindible para determinar la evolución de las concentraciones de estos contaminantes, comprobándose la efectividad de las medidas tomadas para conseguir su reducción.

El Plan de Vigilancia debe contar con las medidas ya disponibles mediante la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en la zona de estudio. Adicionalmente, si no se considerara suficiente el número de medidas a partir del conjunto de estaciones fijas disponibles, debe planificarse un conjunto de campañas mediante unidades móviles o captadores gravimétricos de partículas.

Asimismo, para realizar el seguimiento de otros contaminantes diferentes a las partículas, se debe utilizar el conjunto de estaciones fijas, campañas de las unidades móviles de medida de la calidad del aire, campañas de captadores difusivos y técnicas de modelización.

Para el caso concreto de la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol, el Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire se describe en los siguientes apartados.

11.1.1 ESTACIONES FIJAS DE LA RED DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LA CALIDAD DEL AIRE

En el Apartado 5.1 se ha descrito la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Málaga y Costa del Sol. La zona de estudio cuenta con un conjunto de sensores automáticos para la determinación de partículas y contaminantes gaseosos.

En el Anexo V de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008 relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, de próxima transposición al ordenamiento jurídico español, se establece el número mínimo de puntos de muestreo para SO_2 , NO_2 , NO , Pb, benceno, CO y PM (suma de PM_{10} y $PM_{2.5}$). También se establece que cuando $PM_{2.5}$ y PM_{10} se midan en la misma estación de medición, estas mediciones contarán como dos puntos de muestreo separados.

En el Anexo IX de esta Directiva, se establecen los criterios para determinar el número mínimo de puntos de muestreo para la medición fija de ozono.

En el Anexo XIV se definen los requisitos de medición para la determinación del Indicador de Exposición Media. Así, se establece un punto de muestreo por cada millón de habitantes calculado sumando las aglomeraciones y otras zonas urbanas de más de 100.000 habitantes. Estos puntos de muestreo podrán coincidir con los contemplados anteriormente.

También se ofrecen indicaciones acerca del número mínimo de puntos de muestreo para mediciones fijas destinados a evaluar el cumplimiento de los niveles críticos para la protección de la vegetación en zonas distintas de las aglomeraciones.

Para determinar ese número mínimo de puntos de muestreo, es necesario conocer la población de la zona de estudio y la evaluación de cada contaminante en cuanto a estrategias de evaluación. Para ello, se toma la evaluación del año 2008 y la población de la zona, a partir del Padrón Municipal de Habitantes de 2008, estimándose una población en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol de 1.146.006 habitantes.

Tabla 11.1 Comparación del número actual de puntos de muestreo con el número mínimo indicado en la legislación en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol (Partículas)

CONTAMINANTE		NÚMERO DE PUNTOS DE MUESTREO		
		ACTUAL		MÍNIMO REQUERIDO
		BETA	GRAVIMÉTRICO	
PM	PM_{10}	4	1	6
	$PM_{2.5}$	1	1	

Se disponen de mediciones de $PM_{2.5}$ en la estación de Carranque (mediante captador gravimétrico) y en la estación de El Atabal (mediante la técnica de atenuación de la radiación beta). También se dispone de otro captador en la estación de Carranque para la determinación del Indicador de Exposición Media.

Comparación del número actual de puntos de muestreo con el número mínimo indicado en la legislación en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol (resto de parámetros)

Tabla 11.2 Comparación del número actual de puntos de muestreo con el número mínimo indicado en la legislación en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol (resto de parámetros)

CONTAMINANTE	NÚMERO DE PUNTOS DE MUESTREO	
	ACTUAL	MÍNIMO REQUERIDO
SO ₂	4	-
CO	4	-
NO _x	4	4
O ₃	4	3
Pb	1 ⁽¹⁾	-
As, Cd, Ni	1 ⁽¹⁾	-
HAP	1 ⁽¹⁾	-
Benceno	3 ⁽²⁾	-

(1): Se incluyen los análisis de metales y HAP que se realizan sobre los filtros gravimétricos recogidos en la estación de Carranque

(2): Se incluye el analizador en continuo de Carranque y las tres ubicaciones de la Red de Captadores Difusivos de BTEX en estaciones: Carranque, El Atabal y Marbella. Al coincidir el analizador en continuo con un punto de la red de BTEX, sólo se cuenta como un punto de muestreo

Se observa cómo el número de puntos de muestreo mediante estaciones fijas es superior o igual al indicado por la legislación para todos los contaminantes. Por tanto, no se considera necesario establecer una mayor cantidad de puntos de muestreo fijos en la zona de estudio.

11.1.2 OTROS MÉTODOS DE MUESTREO

Como se ha indicado en el Apartado 5.1, en la zona de Málaga y Costa del Sol se han empleado con anterioridad otras técnicas de medida, que complementan la información suministrada por la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire.

Entre estas técnicas adicionales, se encuentran las campañas de la Unidad Móvil de Medida de la Calidad del Aire. Supone una herramienta de gran utilidad, al realizar campañas exhaustivas en puntos en donde no se disponen de estaciones fijas.

La Aglomeración de Málaga y Costa del Sol tiene una extensión muy amplia, abarcando un total de 11 municipios y 1.239,69 km². En este sentido, debe evaluarse al menos una vez cada cuatro años los niveles de concentración de contaminantes en puntos no cubiertos por la red de estaciones fijas, mediante una campaña de la Unidad Móvil. Esta campaña debe componerse de dos periodos de al menos 4 semanas de duración cada uno de ellos, uno en época estival y otro en época invernal.

Por otro lado, la realización de campañas de captadores difusivos supone la obtención de una información de gran valor, al determinar cómo se distribuyen los contaminantes a nivel espacial. En este sentido, el Plan de Vigilancia debe incluir al menos una vez cada cinco años la realización de una campaña de medida de la calidad del aire mediante captadores difusivos. De forma orientativa, a partir de las campañas realizadas históricamente, el muestreo se compondrá de al menos 8 periodos quincenales, repartidos entre el periodo estival e invernal, incluyendo un número de puntos de muestreo en el entorno de 45. Fundamentalmente, deben incluirse los contaminantes NO₂ y O₃, siendo deseable la inclusión de otros contaminantes, como SO₂ y BTEX, aunque sea en una menor cantidad de puntos.

Debe contemplarse además la ejecución de modelos de dispersión de contaminantes a alto nivel de detalle, por ejemplo, sobre celdas de entre 1 y 2 km de tamaño en la totalidad de la zona de estudio, de forma que puedan pronosticarse con anterioridad los niveles esperados de partículas y otros contaminantes.

11.2 PLAN DE VIGILANCIA DE LAS EMISIONES A LA ATMÓSFERA

A partir de lo indicado en el Apartado 6.3 Fuentes de emisión responsables de la contaminación, el sector tráfico es el responsable más importante de las emisiones de PM₁₀ existentes en la Aglomeración de Málaga y Costa del Sol.

El Plan de Vigilancia de las Emisiones del Sector Tráfico tiene como objetivo determinar el impacto que han tenido sobre las emisiones las medidas indicadas en el Capítulo 9, de Plan de Actuación, así como otras medidas que en un futuro pudieran llevarse a cabo.

Una de las herramientas que deben utilizarse para realizar este control es el empleo de modelos de emisiones propios del sector tráfico. Para ello, es fundamental conocer en una gran cantidad de puntos estratégicos los niveles de aforo de vehículos o tráfico medio diario (IMD). Esto permite determinar la efectividad de las acciones de disuasión del empleo de vehículos a motor, comprobando la reducción efectiva de las emisiones que tienen lugar, independientemente de su traducción posterior a niveles de

calidad del aire. Además, hay que tener en cuenta que el parque de vehículos se ve modificado anualmente, no sólo en cuanto a número total de unidades en funcionamiento, sino en cuanto a sus características, por ejemplo, debido a planes de fomento de la sustitución de vehículos antiguos o por cambio en el porcentaje de vehículos diesel existentes.

En este sentido, se debe realizar un estudio particularizado de las emisiones del sector tráfico en la zona de estudio, al menos una vez cada dos años. Los resultados permitirán validar las medidas puestas en marcha o indicarán la necesidad de abordar nuevas iniciativas encaminadas a la reducción de emisiones de este sector.

Los siguientes sectores en importancia son la fabricación de cementos, cales y yesos, industria de materiales no metálicos y el sector doméstico. Tanto éstos como el resto de sectores, son analizados en el Inventario de Emisiones que anualmente elabora la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Esta herramienta permite caracterizar cada sector, por lo que podrá evaluarse la evolución con respecto al tiempo. Se indicará, si procede, la necesidad de tomar medidas regulatorias en los diferentes sectores, siempre que la efectividad coste-beneficio sea interesante.

Para el control de las emisiones puntuales, en el caso de Málaga y Costa del Sol, se dispone de sensores en continuo en Cementos Goliat y Hormicem. En concreto, se obtiene un dato diezminutal de los siguientes sensores situados en el Horno-3 de Cementos Goliat: Temperatura en Chimenea, Oxígeno, Caudal Gas, Presión en Chimenea, Humedad Relativa, Partículas Totales, Monóxido de Carbono, Carbono Orgánico Total, Óxidos de Nitrógeno Totales, Dióxido de Azufre, Fluoruro de Hidrógeno, Ácido Clorhídrico, Valorización y Temperatura Calcinador. En Hormicem, se registra un valor diezminutal de las Partículas Totales del Molino de Cemento.

Ésta y otras fuentes puntuales que producen emisiones en la zona de Málaga y Costa del Sol han quedado descritas en el Apartado 7.2.3. Modelización de las actividades industriales.

La frecuencia de inspección de las instalaciones se recoge en su Autorización Ambiental Integrada (apartado Plan de vigilancia y control), con una inspección inicial normalmente a partir de los 6 meses de la obtención de la AAI y una inspección de seguimiento cada dos años. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio elabora anualmente un plan en el que se establece las instalaciones a inspeccionar cada año. Para el año 2010, el plan se publicó en la Resolución de 25 de enero de 2010, de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, por la que se aprueban los Planes Sectoriales de Inspecciones Medioambientales para 2010 (BOJA nº 39, de 25 de febrero de 2010).

Adicionalmente, la Autorización Ambiental Integrada establece un Plan de Control que debe cumplir cada instalación. En él se establece los autocontroles que debe llevar a cabo, y las inspecciones externas a las que debe someterse por Entidades Colaboradoras en materia de Calidad Ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía en función de su actividad y tamaño.

12 BIBLIOGRAFÍA

Querol, X., et al. (2009). "Procedimiento para identificación de episodios naturales africanos de PM_{10} y $PM_{2.5}$ y la demostración de causa en lo referente a las superaciones del valor límite diario de PM_{10} ".

Querol, X., et al. (2006). "Material particulado en España: niveles, composición y contribución de fuentes". Madrid. Ministerio de Medio Ambiente y CSIC.

Alastuey, A., et al. (2000). "Estudio y evaluación de la contaminación atmosférica por material particulado en España: necesidades derivadas de la propuesta de la directiva del consejo relativa a partículas PM_{10} y $PM_{2.5}$ e implicaciones en la industria cerámica". Bol. Soc. Esp. Cerám. Vidrio, 39 [1] 135-148.

Zabala, J., et al. "Diagnóstico de contribución de fuentes en PM_{10} en la zona urbana de Altsasu/Alsua: niveles y composición de PM_{10} ".

Querol, X., Alastuey, A., Moreno, T., Viana, M. (2006). "Calidad del aire urbano, salud y tráfico rodado". Barcelona. Fundación Gas Natural.

Observatorio de la sostenibilidad en España. (2007). "Calidad del aire en las ciudades". Alcalá de Henares, Madrid.

Departamento de Geología, Universidad de Huelva. (2009). "Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado en Andalucía. Año 2008".

Salvador, P. (2004). Tesis Doctoral "Caracterización de la contaminación atmosférica producida por partículas en suspensión en Madrid". Madrid.

Viana, M. (2003). Tesis Doctoral "Niveles, composición y origen del material particulado atmosférico en los sectores norte y este de la península ibérica y Canarias". Barcelona.

Querol, X., et al. (2008). "Impacto de las Emisiones Desérticas de Polvo Africano sobre la Calidad del Aire en España". Macla 8, 22-27.

Querol, X., et al. (2002). "Intrusiones de masas de aire africano sobre la Península Ibérica y Canarias: Mecanismos de transporte y variación estacional". 3ª Asamblea Hispano Portuguesa de Geodesia y Geofísica. Valencia.

Amato, F., et al. (2009). "Spatial and chemical patterns of PM_{10} in road dust deposited in urban environment".

Rodríguez, S., et al. (2008). "Influence of sea breeze circulation and road traffic emissions on the relationship between particle number, black carbon, PM_{10} , $PM_{2.5}$ and $PM_{2.5-10}$ concentrations in a coastal city". Atmospheric Environment 42, 6523-6534.

Schauer, J.J., Cass, G.R. "Diesel engine contributions to atmospheric fine particle concentrations". California Institute of Technology.

Suro, J., Chen, Q., Kennedy, I.M., Cahill, T.A., Kelly, P.B. "Characterization of chemical composition and size of diesel exhaust particulate matter by LDITOF/MS." University of California, Davis, California.

Sage, A.M., Weitkamp, E.A., Robinson, A.L., Donahue, N.M. (2008). "Envolving mass spectra of the oxidized component of organic aerosol: results from aerosol mass spectrometer analyses of aged diesel emissions". Center for Atmospheric Particle Studies, Carnegie Mellon University; Pittsburgh, USA. Atmos. Chem. Phys., 8, 1139-1152.

Jakober, C.A. et al. "Carbonyl Emissions from Gasoline and Diesel Motor Vehicles". Research Division, California Air Resources Board, Sacramento, CA.

Cernuschi, S., Consonni, S., Lonati, G., Giugliano, M., Ozgen, S. "Atmospheric emissions from gas fired home heating appliances". Politecnico di Milano, Milano (Italy).

CESI, Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano. (2007). "Emission factors of domestic and centralized boilers: preliminary results". Milano, Italia.

Italian Ministry for the Environment. "Experimental study on atmospheric pollutant emissions from heating systems, in Italy".

Shrivastava, M.K. (2008). "Effects of gas particle partitioning and aging of primary emissions on urban and regional organic aerosol concentrations". Center for Atmospheric Particle Studies, Carnegie Mellon University, Pittsburgh, Pennsylvania, USA.

Hallquist, M. et al. (2009). "The formation, properties and impact of secondary organic aerosol: current and emerging issues". Atmos. Chem. Phys., 9, 5155-5236.

- Robinson, A.L. et al. (2007). "Rethinking Organic Aerosols: Semivolatile Emissions and Photochemical Aging". Center for Atmospheric Particle Studies, Carnegie Mellon University, Pittsburgh, Pennsylvania, USA.
- Lee, S. et al. "Secondary Organic Aerosol Formation in the Presence of Diesel Soot Exhaust". Department of Environmental Sciences and Engineering, School of Public Health, The University of North Carolina at Chapel Hill.
- Polidori, A. et al. (2006). "Local and Regional Secondary Organic Aerosol: Insights from a Year of Semi-Continuous Carbon Measurements at Pittsburgh". *Aerosol Science and Technology*, 40: 861-872.
- Chan, A.W.H. et al. (2009). "Secondary organic aerosol formation from photooxidation of naphthalene and alkylnaphthalenes: implications from oxidation of intermediate volatility organic compounds (IVOCs)". *Atmos. Chem. Phys.*, 9, 3049-3060.
- Kouridis, C., Ntziachristos, L., Samaras, Z. (2000). "COPERT III. Computer programme to calculate emissions from road transport. User manual (Version 2.1)". Copenhagen, Denmark. European Environment Agency.
- Gkatzoflias, D., Kouridis, C., Ntziachristos, L., Samaras, Z. (2007). "COPERT 4. Computer programme to calculate emissions from road transport. User manual (Version 5.0)". Laboratory of applied thermodynamics mechanical engineering Department, Aristotle University Thessaloniki, Greece.
- Thé, J.L., Thé C.L., Johnson, M.A. "Calroads View User's Guide – Air Dispersion Models for Roadways". Ontario, Canada. Lakes Environmental Software.
- U.S. Environmental Protection Agency. (1995). "User's Guide to CAL3QHC Version 2.0: A Modeling Methodology for Predicting Pollutant Concentrations Near Roadway Intersections". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC (Report No: EPA-454/R-92-006).
- Benson, P.E. (1979). "CALINE 3 - A Versatile Dispersion Model for Predicting Air Pollutant Levels Near Highways and Arterial Streets". Office of Transportation Laboratory California Department of Transportation (Report No: FHWA/CA/TL-79/23).
- U.S. Environmental Protection Agency. (2009). "AERMOD Implementation Guide". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC.
- U.S. Environmental Protection Agency. (2008). "AERSURFACE User's Guide". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC. (Report No: EPA-454/B-08-001).
- Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía. "Plan General de Aforos 2009". Disponible en: <http://www.cfv.junta-andalucia.es/fomentoyvivienda>.
- U. S. Environmental Protection Agency. (1998). "Emission Facts. Idling Vehicle Emissions". U.S. EPA, Office of Mobile Sources (Report N°: EPA420-F-98-014).
- Santamouris, M., Georgakis, C. (2005). "Canyon effects: Calculation of wind speed in an urban street canyon with the aid of a semi-empirical model based on experimental data". Santorini, Greece. International Conference "Passive and Low Energy Cooling 117 for the Built Environment".
- Dulla, R.G., Liu, W. (2008). "PM-10 Source Attribution and Deposition Study". Sacramento, CA. Maricopa Association of Governments.
- U.S. Environmental Protection Agency. (1995). "US EPA AP42, Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC.
- Michigan Department of Environmental Quality. "Emission Calculation Fact Sheet. Mineral Product Processes". Michigan, EEUU (Fact sheet #9843 – Rev. 11/05).
- European Environment Agency. (2007). "EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook – 2007, EEA Technical Report N° 16/2007". Copenhagen, Denmark.
- European Environment Agency. (2009). "EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook – 2009. Technical guidance to prepare national emission inventories, EEA Technical Report N° 9/2009". Copenhagen, Denmark.
- Berdowski, J., Visschedijk, A., Creemers, E., Pulles, T., Pacyna, J., Fudala, J., Querreveld, D. "Coordinated European Particulate Matter Emission Inventory Program - CEPMEIP Database Emission Factors". Disponible en: <http://www.air.sk/tno/cepmeip/>.
- Unidad de Estadística de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, Junta de Andalucía. "Estadísticas de la Producción Minera en Andalucía". Disponible en: <http://juntadeandalucia.es/organismos/economiainnovacioncienciayempleo.html>
- Scottish Environment Agency. "Pollution Prevention Guidelines. Working at construction and demolition sites: PPG6".
- Mora, P., Silva, S., Romay, M. (2009). "Estudio de métodos de medición, cálculo y estimación para las emisiones de las sustancias PRTR adecuados al sector del cemento en España. Guía PRTR Sector Cemento". Agrupación de fabricantes de cemento de España.

13 GLOSARIO

PM₁₀: las partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 10 micras con una eficiencia de corte del 50%.

PM_{2.5}: las partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 2,5 micras con una eficiencia de corte del 50%.

Valor límite de emisión: nivel de emisión de un contaminante, cuyo valor no debe superarse dentro de uno o de varios períodos determinados.

Valor límite de inmisión: nivel de un contaminante en el aire, durante un tiempo fijado en la normativa ambiental vigente, basándose en conocimientos científicos, que no debe superarse a fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente en su conjunto.

SO₂: Dióxido de azufre. Gas incoloro que resulta irritante a concentraciones elevadas. Es más pesado que el aire (a pesar de lo cual se desplaza rápidamente en la atmósfera a grandes distancias), y tiene un elevado poder de corrosión. Se origina mayoritariamente en procesos antropogénicos relacionados con la combustión de combustibles fósiles, principalmente, en la producción de energía en las grandes instalaciones fijas de combustión. Este gas contribuye de una manera importante a la generación de la lluvia ácida.

CO: Monóxido de carbono. Es un gas incoloro, inodoro e insípido. Presenta una densidad del 96,5 % de la del aire y no es apreciablemente soluble en agua. Los procesos en los que se origina el monóxido de carbono son de naturaleza antropogénica, siendo el más relevante, desde un punto de vista cuantitativo, la combustión incompleta del carbono presente en los combustibles. Si existe déficit de oxígeno durante la combustión, ésta no se realiza de forma completa y no todo el carbono contenido en el combustible se emite a la atmósfera en forma de dióxido de carbono, sino que parte se emite en forma de CO. Los focos antropogénicos más importantes de CO son el transporte, la industria y centrales térmicas. En las zonas urbanas las fuentes generadoras de monóxido de carbono más relevantes son el tráfico y los equipos de combustión para calefacción del sector residencial. Se ha comprobado que la concentración de monóxido de carbono en el aire ambiente de las zonas urbanas se incrementa al intensificarse el tránsito de vehículos.

O₃: Ozono. Gas constituyente natural del aire que respiramos, aunque se puede convertir en tóxico a concentraciones elevadas. Es un gas irritante, que puede tener repercusiones importantes para la salud humana. La mayor parte del ozono total existente en la atmósfera, (el 90%), se encuentra y se forma en la estratosfera (ozono estratosférico), y éste es el que protege a la Tierra de las radiaciones ultravioletas del sol. El resto del ozono que existe en la atmósfera se encuentra y se forma en la troposfera, y se considera un contaminante atmosférico secundario, es decir, que no es emitido directamente a la atmósfera, sino que se forma a través de reacciones activadas por la luz solar (fotoquímicas) entre otros contaminantes primarios. Los procesos que llevan a la formación del ozono en las capas bajas de la atmósfera, son la oxidación de los llamados precursores del ozono, en reacciones en las que se forma oxígeno atómico, especie muy reactiva que puede provocar muchas reacciones importantes, siendo una de ellas la formación de ozono. El tráfico y la industria son las principales fuentes de emisión de contaminantes precursores del ozono.

NO: Monóxido de nitrógeno. Es un gas incoloro, inodoro y tóxico.

NO₂: Dióxido de nitrógeno. Es un gas no inflamable y tóxico. En condiciones normales es un gas de olor muy asfijante y de color pardo rojizo, intensificándose su color a medida que se eleva la temperatura.

NO_x: Óxidos de nitrógeno. Son el dióxido de nitrógeno, NO₂, y el monóxido de nitrógeno, NO. El origen de los óxidos de nitrógeno puede ser biogénico o antropogénico. Las fuentes biogénicas generadoras de NO, son los microorganismos del suelo, las tormentas, y la oxidación del monóxido de carbono natural. Sin embargo las principales fuentes generadoras de óxidos de nitrógeno son de naturaleza antropogénica, destacando las combustiones a altas temperaturas que se llevan a cabo en los sectores de producción de energía eléctrica, petroquímica, fabricación de cemento y en menor proporción en calderas del sector doméstico y comercial y la fabricación de ácido nítrico y diversos procesos de nitración industrial en la industria química. El tráfico rodado y la maquinaria agrícola resultan ser los principales responsables de NO, generado por la oxidación incompleta del nitrógeno atmosférico en los motores de combustión interna de los automóviles.

TOL: Tolueno. Es un compuesto orgánico volátil que se encuentra en el crudo de petróleo y en productos derivados de éste como la gasolina. Entre los principales sectores de actividad emisores de este contaminante destaca la combustión de combustibles derivados del petróleo en el tráfico de vehículos y la combustión en las pequeñas calderas de los hogares.

BCN: Benceno. Es un compuesto orgánico volátil que se presenta en la naturaleza en cantidades exiguas y en bajas concentraciones. Es parte constitutiva del petróleo crudo. Las principales fuentes emisoras de benceno son los vehículos a motor que emplean combustibles derivados del petróleo. También son fuentes de emisiones de esta sustancia las coquerías, los hogares

de calderas e incineradores, las refinerías y la industria química y los depósitos de almacenamiento de combustible y las estaciones de servicio (gasolineras).

PXY: Paraxilenos. Es la forma isomérica para del xileno, hidrocarburo aromático que se mezcla en la gasolina y que es usado en diversas aplicaciones como solvente, principalmente en las industrias de la pintura y de impresión.

EBCN: Etilbenceno. Compuesto orgánico volátil como el benceno, el tolueno y el xileno. Se encuentran simultáneamente en el crudo de petróleo y en productos derivados de este como la gasolina. La principal fuente de etilbenceno en el medioambiente es la industria de refino del petróleo y el empleo de productos derivados del petróleo.

Partículas primarias: son las partículas emitidas directamente por las correspondientes fuentes de emisión.

Partículas secundarias: son las partículas formadas en la atmósfera por condensación de vapores o reacción química de precursores gaseosos. Las partículas secundarias pueden ser compuestos orgánicos secundarios o aerosol orgánico secundario.

Componentes mayoritarios: compuestos y elementos químicos que contribuyen mayoritariamente a la masa del material particulado. Los componentes mayoritarios se suelen agrupar en cuatro categorías: materia mineral, materia carbonosa, aerosol marino y compuestos inorgánicos secundarios.

Elemento traza: es un elemento químico presente en una muestra que posee una media de concentración menor de 100 microgramos por gramo. En el caso de muestras de material particulado, su importancia radica en que en ocasiones pueden actuar como indicadores de la fuente originaria de dicho material particulado.

Análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor: modelo matemático que utiliza como datos de entrada las concentraciones de partículas y de sus componentes químicos en las muestras de material particulado. Su objetivo es obtener la contribución de cada fuente. La metodología emplea análisis factorial para la identificación de factores (fuentes individualizadas o conjunto de fuentes que se manifiestan de forma conjunta) y regresión multilínea para la cuantificación de las contribuciones de masa de cada factor. Asimismo identifica los componentes principales de cada factor, entendiéndose por componente principal no el que aporta más masa, sino el que su masa se concentra principalmente en un determinado factor.

Partículas ultrafinas: término que se emplea para denominar partículas de tamaño inferior a 0,1 μm .

Partículas finas: término que se emplea para denominar partículas de tamaño inferior a 1 μm .

Partículas gruesas: término que se emplea para denominar partículas de tamaño superior a 1 μm .

Modelo de dispersión: aquellos modelos que se basan en la representación mediante una expresión matemática de los procesos físicos y químicos que afectan la concentración de las especies químicas en la atmósfera.

Receptores discretos: aquellos puntos de interés (zonas habitadas, espacios de interés ecológico, etc.) donde se va a calcular la concentración de contaminantes a nivel del suelo.

Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀: valor por debajo del cual se encuentran un 90,41% de los datos (valores medios diarios) en una distribución dada. Es equivalente al valor máximo número 35 de los 365 valores de la media diaria de PM₁₀ para un año completo de datos.

Factor de emisión: Es una relación entre la cantidad de contaminante emitido a la atmósfera y una unidad de actividad.

EPER: European Pollutant Emission Register (Registro Europeo de Emisiones Contaminantes).

PRTR: Pollutant Release and Transfer Registers (Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes).

SNAP-97: Selected Nomenclature for Air Pollution (Nomenclatura de Actividades Potencialmente Emisoras de Contaminantes a la Atmósfera del Proyecto CORINAIR).

EEA: European Environment Agency (Agencia Europea de Medio Ambiente).

CORINAIR: CORe INventory Air emissions (Proyecto europeo que sienta las bases para la recopilación y organización de la información concerniente a las emisiones a la atmósfera).

EPA: Environmental Protection Agency de E.E. U.U. (Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos).

Plan de Actuación: es un conjunto de medidas, adoptadas y propuestas por las Administraciones públicas competentes, que conllevan diferentes actuaciones sectoriales y cuya aplicación de forma simultánea a corto y medio plazo implica la mejora de la calidad del aire en el ámbito del Plan.

Medidas: directrices generales o actuaciones concretas encaminadas a disminuir la emisión de partículas, a modificar comportamientos que conlleven a su vez la disminución de la emisión de partículas o bien a mejorar el conocimiento de la contaminación por material particulado.

Grupo I de medidas: relación de medidas concretas cuyo alcance y cronograma de implantación ya ha sido definido.

Grupo II de medidas: directrices de las medidas que han de ponerse en marcha.

Aglomeración: conjunto formado por el casco urbano de una ciudad y su correspondiente área suburbana.

PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

PGOU: Plan General de Ordenación Urbana.

POE: Plan de Optimización Energética.

PASENER: Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética.

PISTA: Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.

Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21: La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía impulsa el Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21 con la colaboración de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, dirigida a formar una Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Andalucía, trabajando en base a 9 indicadores de Sostenibilidad Ambiental Urbana que suponen el eje básico de Ciudad 21. Los municipios elaboran sus respectivos planes de acción, con el apoyo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio que publica en BOJA una orden específica de subvenciones CIUDAD 21 de carácter anual para financiar aquellas actuaciones ambientales que los ayuntamientos estiman oportuno desarrollar para la mejora de su medio ambiente urbano.

Plan M.A.S. C.E.R.C.A.: El Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad vial y Conservación En la Red de Carreteras de Andalucía está orientado a garantizar la modernización y la accesibilidad de las carreteras que se incluyan en el mismo y a permitir el objetivo estatutario de asegurar la realización de un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos en el ámbito andaluz.

Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo (Plan E): Plan integral de más de 100 medidas de política económica, con una importante movilización de recursos públicos para afrontar la fase de recesión económica en 2009.