



DECLARACION AMBIENTAL - AÑO 2025

Índice

1.	Resumen de actividades y servicios de la organización. Presentación de BUS ALMERIA MADRID S.L.	3
2.	Sistema de Gestión Integrado	6
2.1.	Política Corporativa	6
2.2.	Descripción del Sistema de Gestión Integrado	7
3.	Aspectos Ambientales Significativos, directos e indirectos, normales y potenciales.	8
3.1.	Aspectos ambientales directos	10
3.2.	Aspectos ambientales indirectos	14
3.3.	Aspectos ambientales potenciales	14
3.4.	Evaluación de aspectos e impactos del ejercicio 2024.	16
4.	Objetivos y metas ambientales. Acciones y mejores prácticas para la mejora del comportamiento ambiental de la organización.	16
5.	Comportamiento ambiental, indicadores y mejora.	21
5.1.	Inversiones y gastos ambientales	21
5.2.	Gestión de residuos	22
5.3.	Gases de efecto invernadero. Cambio climático	24
5.4.	Uso / consumo de recursos	28
5.5.	Eficiencia energética total	30
5.6.	Ocupación del suelo en relación a la Biodiversidad	32
6.	Cumplimiento de la Legislación Ambiental	33
7.	Registro EMAS	37
8.	Comunicación participación y consulta	37
9.	Responsabilidad local	38
10.	Periodo de vigencia de la Declaración Ambiental	38
11.	Validación de la Declaración Ambiental	39
12.	Aprobación del documento	39

1. Resumen de actividades y servicios de la organización. Presentación de BUS ALMERIA MADRID S.L.

Bus Almería Madrid S.L. (BUSBAM) es una empresa dedicada al transporte público regular y discrecional de viajeros por carretera, con presencia operativa en Madrid y Almería. Su centro principal se encuentra en la ciudad de Almería, donde se ubican las cocheras, talleres, oficinas administrativas y el núcleo de gestión operativa de la organización.

Las oficinas de atención y venta de billetes están situadas en la Estación Sur de Madrid (C/ Méndez Álvaro, nº 83) y en la Plaza de la Estación s/n de Almería. Asimismo, BUSBAM dispone de instalaciones propias en C/ Rubí, 12, Polígono Industrial Sierra de Alhamilla (Almería), donde se desarrollan las actividades de mantenimiento mecánico, limpieza de vehículos, administración, dirección y gestión del tráfico.

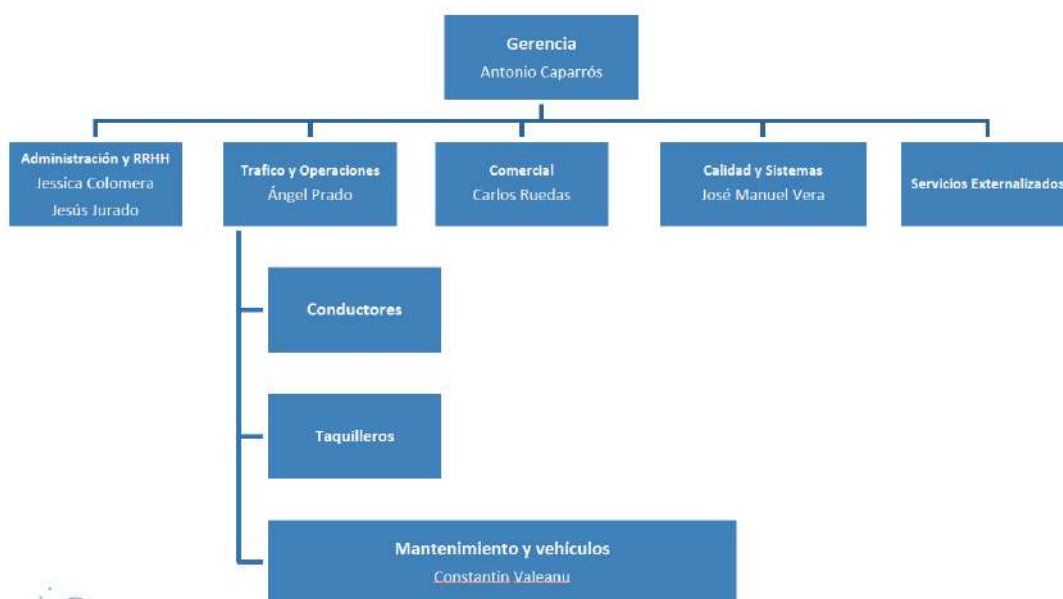
El alcance del registro EMAS se circunscribe a las instalaciones centrales de C/ Rubí, 12 (Almería). El resto de ubicaciones corresponden a taquillas y espacios cedidos por operadores externos (ADIF, EAMSA u otros gestores de estaciones), cuya actividad se limita a la atención comercial y venta de billetes en el ámbito del transporte regular de viajeros.

En la actualidad, BUSBAM es titular de las siguientes concesiones de transporte regular:

- VAC216 – Almería / Madrid
- VAC228 – Almería / Cartagena
- VAC250 – Alicante / Cartagena / Murcia
- VJA157 – Alicún de Ortega – Granada, con hijuela de Iznalloz a Úbeda por Guadahortuna
- VJA158 – Granada – Huércal-Overa, con hijuelas a Jaén y Almería
- VJA174 – Baza – Puebla de Don Fadrique, con hijuelas a Úbeda, Castril y Bacor
- Servicio de transporte urbano de Úbeda (Jaén)

La compañía dispone de una flota compuesta por 47 vehículos destinados al transporte regular y 4 vehículos adscritos al servicio urbano, así como una plantilla aproximada de 86 trabajadores en diferentes centros de trabajo, cuya dimensión puede ajustarse en función de la demanda del servicio. El equipo humano está integrado por conductores, personal de mantenimiento, taquilleros, administración y dirección, organizados conforme al organigrama definido en el Sistema de Gestión Integrado.

BUSBAM desarrolla su actividad bajo un enfoque de mejora continua, integrando los principios de calidad del servicio, seguridad operacional, seguridad vial, prevención de riesgos laborales y protección ambiental. La organización asume como propios los requisitos contractuales y las expectativas de sus clientes y Administraciones Públicas, entendiendo que la movilidad sostenible constituye no solo una obligación legal, sino una responsabilidad social. El compromiso con la eficiencia operativa, la reducción progresiva del impacto ambiental y la mejora constante del desempeño forman parte esencial de la estrategia empresarial de BUSBAM.



Aprobado por
Antonio Caparros Baraza

NOVIEMBRE 2022

La flota de BUSBAM está configurada bajo criterios de seguridad, eficiencia energética y cumplimiento normativo, incorporando tecnología avanzada orientada a garantizar la máxima protección de los usuarios, la reducción del impacto ambiental y la mejora del confort durante el servicio.

Los vehículos están equipados con motorizaciones de alto rendimiento, entre ellas modelos tipo D/2676 LOH27, con una cilindrada de 12.419 cm³ y una potencia real de 353 kW, diseñadas para optimizar el consumo de combustible y minimizar las emisiones contaminantes dentro de los estándares europeos más exigentes.

La fabricación de los vehículos cumple con la normativa comunitaria aplicable al transporte de viajeros, incluyendo disposiciones relativas a seguridad estructural, emisiones, masas y dimensiones, resistencia al fuego, sistemas de retención y protección de ocupantes, así como requisitos específicos para vehículos de transporte colectivo de más de ocho plazas además del conductor.

Asimismo, los vehículos se encuentran homologados conforme a los reglamentos europeos sobre sistemas antivuelco, anclaje e instalación de cinturones de seguridad y control de emisiones de motores diésel, asegurando el cumplimiento de los marcos regulatorios vigentes en materia de seguridad vial y protección ambiental.

En coherencia con los compromisos adquiridos con la Dirección General de Transporte Terrestre y las Administraciones titulares de las concesiones, la flota incorpora de forma generalizada:

- Sistemas avanzados de estabilidad y control de trayectoria (ESP y sistemas antideslizamiento).
- Frenos de disco en todos los ejes y suspensión delantera independiente para mejorar la estabilidad y la seguridad activa.
- Dispositivos de vigilancia y seguridad en bodegas.
- Sistemas automáticos de detección y extinción de incendios en compartimento motor y zonas de equipaje.
- Cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas.
- Sistemas de asistencia a la conducción, incluyendo sensores de aparcamiento y cámaras de marcha atrás.
- Plataformas elevadoras para personas con movilidad reducida, garantizando accesibilidad universal.
- Sistemas de protección en puertas y compartimentos que evitan atrapamientos accidentales.
- Porta equipajes interiores con sistemas de retención que reducen el riesgo de caída de objetos.
- Retrovisores de triple visión que amplían el campo visual del conductor.

En materia ambiental, la flota cumple con estándares europeos de emisiones, incorporando motorizaciones de alta eficiencia (EURO VI y tecnologías equivalentes o superiores en nuevas incorporaciones), lo que permite reducir significativamente las emisiones de partículas, NOx y CO₂ respecto a generaciones anteriores. Algunos modelos incorporan sistemas de limitación automática de potencia en caso de superación de parámetros ambientales establecidos.

La renovación progresiva de la flota constituye uno de los ejes estratégicos de BUSBAM, orientado a mejorar la eficiencia energética, reducir la intensidad de carbono por kilómetro recorrido y reforzar el compromiso con una movilidad más sostenible.

Indicadores claves.

A los efectos de las mediciones incluidas en la presente declaración, solo se han incluido los correspondientes a partir de 2018, siguiendo los criterios marcados en la misma y en términos globales en el ámbito del transporte regular.

El análisis histórico de los principales indicadores operativos pone de manifiesto una evolución estructural significativa de la actividad de BUSBAM desde el año 2018 hasta el ejercicio 2025.

Tras el descenso coyuntural registrado en 2020 y 2021 como consecuencia del impacto de la pandemia en la movilidad, la organización ha experimentado un crecimiento sostenido a partir de 2022, asociado principalmente a la ampliación de concesiones y al incremento de la oferta de servicios. Este crecimiento se refleja especialmente en el aumento del número de viajeros transportados, que alcanza en 2025 la cifra de 824.727 pasajeros, multiplicando por más de cuatro el volumen previo a la pandemia.

En términos operativos, el incremento de plazas ofertadas y la consolidación de nuevas líneas ha supuesto un cambio de escala en la actividad de la empresa. No obstante, en el ejercicio 2025 se observa una optimización de la operación respecto a 2024, con una reducción del número de kilómetros recorridos (-19,9%) y de expediciones realizadas, manteniendo e incluso incrementando ligeramente el número de viajeros transportados.

Este comportamiento se traduce en una mejora del grado de ocupación, que alcanza en 2025 el 46,61%, el valor más elevado de toda la serie histórica analizada. Este indicador resulta especialmente relevante desde el punto de vista ambiental, ya que una mayor ocupación implica una mejor eficiencia en el uso de los recursos energéticos por viajero transportado y una reducción de la intensidad de emisiones por unidad de servicio prestado.

En consecuencia, la evolución del ejercicio 2025 evidencia una mejora en la eficiencia operativa del sistema de transporte, al lograr transportar un volumen elevado de pasajeros con una menor intensidad de kilómetros recorridos respecto al año anterior. Este factor contribuye positivamente al desempeño ambiental global de la organización, reforzando la tendencia hacia una movilidad más eficiente y alineada con los principios de sostenibilidad y optimización de recursos que inspiran el Sistema de Gestión Ambiental.

INDICADOR	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
VIAJEROS TRANSPORTADOS	185.464	187.010	126.066	101.169	370.709	870.904	798.684	824.727
EXPEDICIONES REALIZADAS	5.967	5.812	2.668	3.164	22.037	51.615	39.193	38.934
KM. REALIZADOS	2.850.687	2.794.581	1.635.615	1.678.716	4.067.594	4.845.907	6.471.191	5.183.123
PLAZAS OFERTADAS	306.737	300.157	140.391	167.166	1.188.998	1.211.649	1.760.147	1.769.442
GRADO DE OCUPACION	44,23%	45,24%	35,62%	52,12%	31,18%	44,79%	45,38%	46,61%

Datos de contacto para aclaraciones e información adicional.

José Manuel Vera
Dirección de Calidad y Sistemas.
C/ Rubí, 12
04007 Almería
Teléfono: 950 220 869
Correo electrónico: calidad@busbam.com

Verificación EMAS

Este documento se ha realizado siguiendo las directrices marcadas en el Reglamento (CE) Nº 1221/2009 EMAS y sus modificaciones posteriores: Reglamentos (CE) núm. 2017/1505 y 2018/2026.

2. Sistema de Gestión Integrado

2.1. Política Corporativa

BUSBAM dispone de una política integrada debidamente comunicada a través de la entrega del Manual de Bienvenida, complementada con la información actualizada en tabloneros de anuncios, formación continua y sistemas de comunicación grupales. Esta política está disponible públicamente en la web www.busbam.com para todas las partes interesadas sin distinción. La edición en vigor es Anexo 1 Política de Gestión - Rev. 10 de Fecha Enero 2019.

El gerente de BUS ALMERIA-MADRID S.L. quiere comunicar con la presente declaración, la Política de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad en el Transporte, Prevención y Seguridad Vial establecida para esta empresa.

En un entorno con clientes y administración que exigen cada día un mejor trato y eficacia, nos hemos de diferenciar de la competencia mediante la calidad asociada a nuestros tratamientos y nuestra búsqueda en la mejora continuada, un respeto al medio ambiente y una protección a la seguridad laboral, así como de la seguridad en el transporte por carretera de nuestros clientes y trabajadores.

Consciente de la esta especial sensibilidad en materia de salud del colectivo de trabajadores, Bus ALMERIA-MADRID, asume su compromiso con la Seguridad y con la Prevención de Riesgos Laborales en todas sus actuaciones, como uno de los principios integradores de su Política empresarial. Es por ello que integra un Sistema de Gestión en el Transporte, de acuerdo con las normas implantadas en la organización.

En base a ello se define nuestra Política de Calidad, Medio Ambiente, Gestión energética, Seguridad en el Transporte y Prevención, revisada continuamente y se establece los siguientes principios:

- Cumplimiento de los requisitos contractuales, incluyendo las limitaciones legales, políticas, financieras, técnicas y otras.
- Evaluación de proveedores y subcontratistas.
- Análisis de riesgos de los puestos de trabajo.
- Análisis de la seguridad en el transporte
- Prevención hacia la contaminación ambiental.
- Planificación, Control, Seguimiento y Medición de los procesos.
- Formación del personal.
- Implantación de acciones correctivas /preventivas y su seguimiento.
- Análisis de resultados para la mejora del Sistema de Gestión Integrado.
- Cumplir con la Legislación, estableciendo sistemáticas para identificar y evaluar el grado de cumplimiento de los requisitos legales de seguridad en el transporte y de seguridad vial de aplicación, medioambiental y las que apliquen en dicha actividad.
- Sensibilización, Adiestramiento, Formación y Capacitación del personal de Bus ALMERIA-MADRID S.L.
- Declaraciones de intenciones y principios.
- Reducir, intentando llegar a eliminar, la incidencia y riesgos de muertes y heridos graves derivados de accidentes de tráfico.
- Determinar las Partes Interesadas y sus requisitos en materia de SV, al igual que los requisitos legales asociados al rol de Bus Madrid Almería SL en sistema vial.
- Determinar los riesgos y oportunidades en materia de seguridad vial para establecer las acciones de mejora en los procesos y evaluar la eficacia de las mismas.
- Establecer un conjunto de buenas prácticas para la gestión de la Seguridad Vial en Bus Madrid Almería SL.
- Establecer indicadores de desempeño en materia de seguridad vial para el seguimiento y mejora del sistema de gestión.
- Definir y comunicar a las partes interesadas los consumos energéticos empleados para la prestación del servicio.
- Concienciar a las partes de la importancia de hacer un uso racional de la energía.
- Maximizar la eficiencia energética de la empresa.
- La mejora continua en todo nuestro sistema

En BUS ALMERIA MADRID S.L. somos conscientes de que la protección del Medio Ambiente y la Seguridad y Salud de los trabajadores, la Seguridad en el transporte y la Seguridad Vial no es sólo cuestión legal, sino que constituye una obligación social para toda la empresa que progresa y se desarrolla de forma conjunta y paralela a la comunidad a la que pertenece. Esto requiere el compromiso y la participación de todo el personal de BUS ALMERIA MADRID S.L. conociendo el contenido de esta política y con la adecuada ampliación del presente Manual, de los Procedimientos Generales y de toda la documentación que integra el Sistema Integrado de Gestión.

Los objetivos trazados incluyen el compromiso de cumplimiento con la legislación y reglamentación en materia de protección del Medio Ambiente y de prevención de riesgos laborales, así como de seguridad en el transporte y seguridad vial aplicable, el conocimiento y cumplimiento de los requisitos legales relacionados con la materia, la mejora continua del rendimiento energético mediante la evaluación de sus interacciones con el entorno y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles, económicamente viables.

La Gerencia se compromete y solicita el compromiso de todos los empleados de Bus ALMERIA-MADRID, en la medida que les corresponda, a desarrollar, perfeccionar y aplicar los criterios de calidad, respeto medioambiental, con la gestión racional de la energía, de prevención, al consumo de energía, la apuesta por la adquisición de vehículos cada vez más eficientes, y el diseño de rutas optimizadas para evitar el despilfarro de energía, seguridad en el transporte y seguridad vial definidos en los documentos del sistema de Gestión Integrado, así como el cumplimiento de los objetivos fijados para los periodos correspondientes.

La Gerencia de BUS ALMERIA-MADRID S.L.


Fdo. Antonio Caparrós Baraza
Enero 2019

2.2. Descripción del Sistema de Gestión Integrado

El Sistema de Gestión Ambiental implantado en Bus Almería Madrid S.L., en base a la norma UNE-EN ISO 14001 y reglamentos EMAS indicados anteriormente, parte de la Política Ambiental expresada en el punto anterior, y se desarrolla a través de una serie de documentos para todo el sistema de Gestión Integrado como son:

Manual Integrado de Gestión - Rev 10 Enero 2019
PBAM 01 Liderazgo Rev. 0 Enero 2019
PBAM 02 Selección, formación y Sensibilización Rev. 5 Enero 2019
PBAM 03 Gestión de requisitos CSEEA-INSIA Rev. 0 Enero 2019
PBAM 03 Gestión de requisitos CSEEA-INSIA Rev. 1 Marzo 2021
PBAM 04 Mejora Continua Rev. 7 Enero 2019
PBAM 05 Información documentada Rev. 6 Enero 2019
PBAM 06 Auditorías Internas Rev. 6 Enero 2019
PBAM 07 Mantenimiento de infraestructuras Rev. 7 Enero 2019
PBAM 08 Requisitos legales Rev. 6 Enero 2019
PBAM 09 Control Ambiental Rev. 6 Enero 2019
PBAM 10 Evaluación del riesgo Rev. 0 Enero 2019
PBAM 11 Control de la prestación del Servicio Rev. 6 Enero 2019
PBAM 11 Control de la prestación del Servicio Rev. 7 Marzo 2021
PBAM 12 Gestión comercial Rev. 0 Enero 2019
PBAM 13 Gestión de Requisitos específicos de SST y SV. Rev. 0 Enero 2019
PBAM 14 Planificación y control operacional energético. Rev. 3 Enero 2019
PBAM 15 Cálculo y reducción de HdC. Rev. 4 Enero 2023
Anexo 1 Política de Gestión - Rev. 8
Anexo 2 Mapa de Procesos Rev. 10.
Anexo 3 Organigrama - Rev. 9
Anexo 4 Designación Responsable SIG
Carta de Servicio BUSBAM Rev.5
IT01_Atención-al-cliente_Conductor_R0 / Taquilla
IT02_Situaciones-emergencia_R1
IT03_Instalación-SillaInfantil-0.1-autocar_R0
IT04_Actuación-toma-servicio_R0
IT05Manual Buenas Prácticas Ambientales
IT06Manual de Conducción Defensiva
IT07Manual-del-conductor_Rev6
IT08Manual-del-taquillero_Rev4
IT09Reglamento de viajeros_Rv2

No hay cambios desde la anterior declaración ambiental.

Finalmente, se plasma en los objetivos y metas fijados por la Gerencia en relación a la Gestión del desempeño ambiental de la empresa.

El Sistema de Gestión implantado es de aplicación a todos los trabajadores de la empresa, y se considera de vital importancia el conocimiento del mismo y la implicación de todos y cada uno de los trabajadores. Esta **implicación del personal** se manifiesta tanto en el conocimiento del Sistema de Gestión Ambiental como en las aportaciones de los trabajadores a la implantación y mejora del mismo incluyendo a los representantes de los trabajadores.

Periódicamente, el Responsable del Sistema de Gestión utiliza los siguientes registros para el seguimiento tanto de los aspectos e impactos ambientales como el desempeño ambiental de la organización así como tomar acciones preventivas:

Evaluación de aspectos e impactos ambientales FRC01-PBAM 09
Control del consumo de recursos y RNP FRC02-PBAM 09
Registro de retiradas de residuos oficiales.
Registros ambientales de los talleres homologados.
Indicadores de Desempeño Energético FRC02-PBAM-14

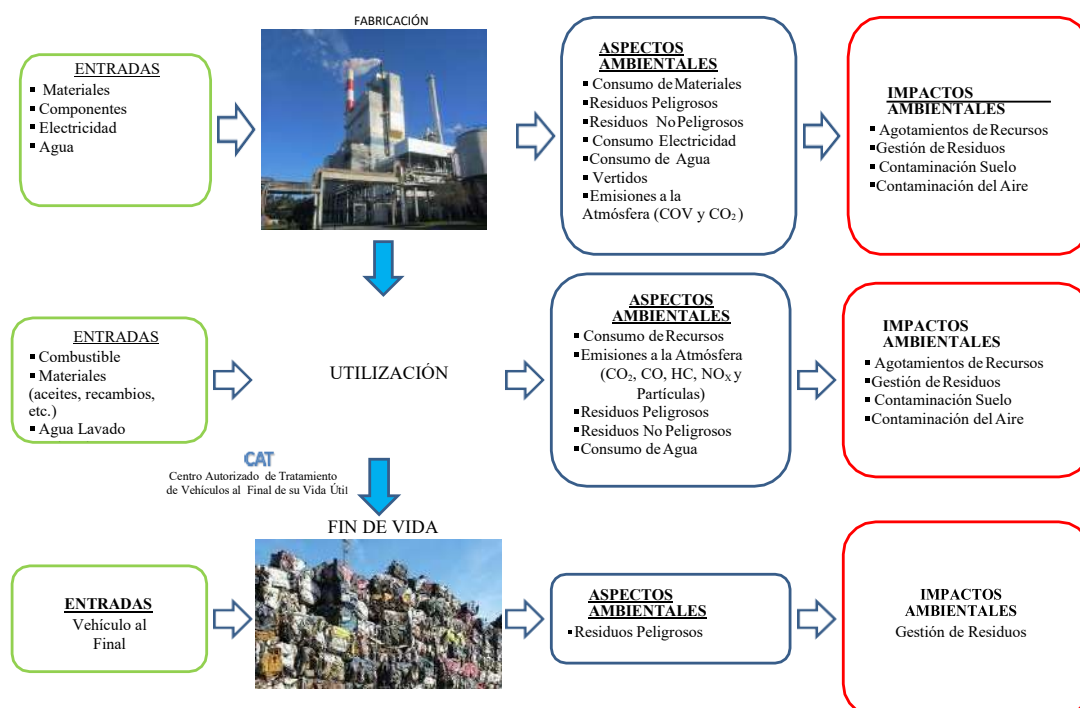
Por último, se presta especial atención a los residuos generados y a la gestión de los mismos a través de la contratación de gestor autorizado de residuos que realiza las retiradas acorde a la legislación vigente.

3. Aspectos Ambientales Significativos, directos e indirectos, normales y potenciales.

BUSBAM tiene implementado un sistema de gestión ambiental que determina los **aspectos ambientales** (elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que interactúa o puede interactuar con el medio ambiente) y sus **impactos ambientales** (cambio en el medio ambiente, ya sea adverso o beneficioso, como resultado total o parcial de los aspectos ambientales) teniendo en cuenta la perspectiva de ciclo de vida, y en condiciones normales y de emergencia. Los aspectos ambientales que puede controlar se denominan directos y aquellos sobre los que puede influir se denominan indirectos.

Para la identificación utilizamos herramientas de control como pueden ser: evaluaciones y diagnósticos medioambientales, auditorías internas, análisis de entradas y salidas de cada una de las actividades y procesos, revisión de los requisitos legales y reglamentarios, quejas, etc.

En el análisis de ciclo de vida se incluye desde la adquisición de las materias primas para la fabricación de los autobuses y la utilización de estos para realizar el servicio de transportes de viajeros hasta el final de la vida de los autobuses.



A continuación, se detallan los principales aspectos ambientales de las distintas etapas del ciclo de vida:

- La **etapa de fabricación** presenta un aspecto importante y que consideraremos como significativo, el **consumo de materiales**.
- La **etapa de utilización** es nuestra actividad y es la que **mayor impacto medioambiental** presenta, destacando especialmente el agotamiento de recursos naturales derivado del **consumo de combustibles y agua** durante el lavado de los vehículos, la contaminación del aire derivada de las **emisiones a la atmósfera de CO₂, CO, HC, NO_x y partículas**, y la generación de residuos.
- La **etapa de fin de vida** presenta como impacto la **gestión de residuos** motivada por el consumo de materiales utilizados durante la prestación del servicio.

BUSBAM, para futuras adquisiciones de vehículos incorporará medidas para su valoración positiva en los pliegos de condiciones como, por ejemplo:

- ✓ Reducir el uso de sustancias peligrosas (plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente) en sus vehículos nuevos.
- ✓ Diseñar y construir vehículos que faciliten la reutilización y el reciclado;
- ✓ Fomentar el uso de materiales reciclados.
- ✓ Control y medición del desempeño ambiental en la conducción por sus empleados, monitorizando toda la información que se reciben desde los vehículos.

La identificación y evaluación de los distintos aspectos ambientales está recogida en el PBAM 09 Control Ambiental Rev. 6 Enero 2019 cuya metodología se expone en el contenido de la presente Declaración.

La identificación de los aspectos ambientales afectados por la actividad de la empresa podrá realizarse por el Responsable del Sistema de Gestión, o por cualquier trabajador o parte interesada en el desarrollo de la actividad.

Para la identificación de los aspectos ambientales se tienen en cuenta las siguientes fuentes de información, cuando estén disponibles:

- La legislación y normativas específicas aplicables a la actividad de la empresa.
- Nuevos requisitos legales de inminente publicación que amplíen o hagan más estrictos los ya existentes.
- Información sobre las sustancias peligrosas contenidas en los productos adquiridos.
- Actividades de empresas subcontratadas.
- Características intrínsecas de las instalaciones existentes que propician la aparición de problemas ambientales en los diferentes vectores.
- Evaluaciones y diagnósticos ambientales externos (realizados por empresas contratadas para tal fin), y/o inspecciones de la Administración cuando existan.
- Auditorías y Revisiones del Sistema por la Dirección.
- Quejas/reclamaciones ambientales relevantes procedentes de terceras partes.
- Registro de incidentes y/o accidentes con repercusiones ambientales.
- Análisis de no conformidades, accidentes, incidentes y acciones correctivas.
- Estudio de las repercusiones que resulten o puedan resultar de condiciones normales de operación, condiciones de funcionamiento anómalo, y potenciales situaciones de emergencia.
- Experiencia del personal de la Organización.

Impacto ambiental	Proceso o actividad	Etapas del ciclo de vida (1)
Agotamiento/reducción de recursos. Contaminación de agua Contaminación del suelo Contaminación atmosférica/acústica.	Mantenimiento de vehículos. Mantenimiento de instalaciones. Procesos administrativos. Prestación del servicio.	Adquisición de materias primas necesarias para realizar el transporte de viajeros. Desde el departamento de compras se tienen en cuenta criterios ambientales. Adquisición de vehículos. Preferencia por vehículos de bajas emisiones (EURO VI en la renovación de flota). Prestación del servicio. Se procura una conducción eficiente, buenas prácticas ambientales en todos los ámbitos (oficina, mantenimiento, conducción, etc.) así como proveer de la información ambiental que se considere a las partes interesadas. Mantenimiento/uso. Se promueve la reutilización, el reciclaje y la segregación de residuos, tanto en mantenimiento como en oficina. Atención al cliente. Se tiene en consideración las reclamaciones, quejas y sugerencias relacionadas con la calidad y medio ambiente. Tratamiento final. Entrega de los vehículos, útiles o maquinaria al final de su vida útil, a centros de reciclaje especializados que pueden dar otra vida a los distintos componentes. Se realiza reciclaje, eliminación o reutilización de los residuos generados.

Con el fin de recabar la máxima información posible, la identificación de aspectos se realizará atendiendo, al menos, a los siguientes ámbitos:

- Emisiones de ruidos y vibraciones.
- Emisiones de olores.
- Vertidos líquidos controlados.
- Generación de residuos urbanos.
- Generación de residuos peligrosos.
- Utilización y gestión de recursos tales como suelo, agua, combustible, energía y otros recursos naturales.

3.1 Aspectos ambientales directos

Una vez identificados los diferentes aspectos ambientales, se evalúan a través de una serie de criterios fijados de antemano, como son:

- Importancia de Vertidos / Emisiones: Nos indica la importancia que la administración o la empresa de al vertido o emisión que se produce en función de si dicha cantidad se encuentra o no dentro de los parámetros establecidos por la legislación.

Denominación	Valor
Vertido o emisión permitido por la legislación.	0
Vertido o emisión fuera de los parámetros establecidos por la legislación.	2

- Frecuencia: Representa la periodicidad con la que se producen los aspectos ambientales identificados. Los rangos se definen en el número de ocasiones (N) en que ocurre el aspecto por intervalo de tiempo.

Denominación	Rango	Valor
Actividad cotidiana o habitual	$N \geq 1$ cada 7 días	2
Actividad ocasional	$1 \text{ cada } 7 > N < 1 \text{ cada } 90 \text{ días}$	1
Actividad extraordinaria	$N \geq 1$ cada 90 días	0

- Sensibilidad del medio. Susceptibilidad (al impacto ambiental) que ofrece el entorno donde se produce el aspecto ambiental.

Denominación	Valor
Zona Urbana / Industrial	0
Espacio Natural sin figura de protección	1
Espacio Natural Protegido	2

- Peligrosidad: Parámetro que nos indica si el residuo es peligroso o no, según lo establecido en la normativa vigente.

Denominación	Valor
Peligroso	2
No Peligroso	0

- Cantidad de Residuo: Parámetro que indica la cantidad en peso o volumen del residuo evaluado, en relación con las cantidades producidas en ratios comparables (Ej.: Años anteriores, relativización en número de vehículos de flota...).

Denominación	Rango	Valor
Reducción Elevada – Aspecto <i>indirecto</i>	Reducción > 50 %	0
Reducción Moderada	Reducción entre 25 y 50%	1
Reducción Baja	Reducción entre 0 y 25 %	2
mantenimiento	Margen de 5%	3
Incremento moderado	Incremento 5 y 35%	4
Incremento Elevado	Incremento entre 35 y 70%	5
Incremento alarmante	Incremento $\geq 70\%$	6

En el caso de que el residuo sea catalogado como *Indirecto*, la puntuación de la evaluación en este aspecto será 0 puesto que será imposible su análisis cuantitativo o actuación inmediata sobre el mismo

- **Cantidad Consumida:** Parámetro que indica la cantidad del recurso consumido en porcentaje respecto a actividades similares y comparables, realizadas con anterioridad y que tenga en cuenta criterios de lógica comparable como por ejemplo la flota disponible.

Denominación	Rango	Valor
Reducción Elevada- <i>Indirecto</i>	Reducción > 50 %	0
Reducción Moderada	Reducción entre 25 y 50%	1
Reducción Baja	Reducción entre 0 y 25 %	2
mantenimiento	Margen de 5%	3
Incremento moderado	Incremento 5 y 35%	4
Incremento Elevado	Incremento entre 35 y 70%	5
Incremento alarmante	Incremento $\geq$ 70%	6

En el caso de que el Consumo sea catalogado como *Indirecto*, la puntuación de la evaluación en este aspecto será 0 puesto que será imposible su análisis cuantitativo o actuación inmediata sobre el mismo
Para el cálculo de las cantidades consumidas, se deben tener en cuenta las posibles ratios que pudieran intervenir en su cálculo .

Criterios para la evaluación de VERTIDOS Y EMISIONES.

- Importancia de Vertidos / Emisiones.
- Frecuencia.
- Sensibilidad del medio.

Criterios para la evaluación de RESIDUOS.

- Frecuencia.
- Sensibilidad del medio.
- Peligrosidad.
- Cantidad de Residuos.

Criterios para la evaluación de CONSUMOS.

- Cantidad Consumida.

Como resultado del análisis y evaluación de los distintos aspectos ambientales identificados, se obtiene un listado de **aspectos ambientales considerados como significativos**.

La evaluación de aspectos ambientales que tiene como base esta declaración es la siguiente

Para asegurar la validez de los aspectos ambientales identificados es necesario proceder a una revisión periódica de los mismos (al menos anual) por varias razones, entre las que cabe destacar:

- Modificación o ampliación de las instalaciones asociadas al Sistema.
- Aparición de nueva legislación ambiental aplicable.
- Modificación de los procesos o instalaciones.
- Aparición de nuevas informaciones o de nuevos conocimientos técnicos o científicos que permitan identificar o valorar más adecuadamente aspectos ambientales.
- Revisión de las relaciones contractuales establecidas inicialmente.

En caso de que se estime conveniente modificación alguna de los Aspectos Ambientales, el Responsable del sistema de gestión procederá a su actualización. Anualmente se actualiza el registro derivado de la evaluación de dichos aspectos e impactos adaptándolo a las mediciones realizadas.

SITUACIONES PREVISTAS O NORMALES EN			
SITUACION DIRECTA			
ASPECTO AMBIENTAL	NATURALEZA	ETAPA CICLO DE VIDA	IMPACTO AMBIENTAL
Papel Aceite Motor Agua Energía eléctrica (taller y taquillas) Combustibles fósiles - Gasóleo	Consumos	Adquisición de materias primas	Agotamiento Reducción de recursos
Derrames accidentales	Suelo y aguas	Prestación del servicio	Contaminación agua y suelo

Aceite usado Acumuladores, baterías de vehículos que contienen plomo Filtros usados (aceite y combustible) Tóner de impresión Envases de plástico impregnados con sustancias peligrosas Envases metálicos impregnados con sustancias peligrosas Absorbentes impregnados con sustancias peligrosas Lodos/aguas con hidrocarburos Aerosoles Papel y cartón Chatarra y metales Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) Tubos fluorescentes Maderas Otros residuos no peligrosos (plásticos varios, orgánico, medicamentos).	Residuos	Mantenimiento / uso	Contaminación agua y suelo
Emisiones atmosféricas Emisión de gases de combustión CO2 de autobuses Emisión de gases de combustión NO2 de autobuses Emisión de gases de combustión SO2 de autobuses Emisión de partículas en vehículos de autobuses Emisión de gases de combustión procedentes de las instalaciones	Emisiones	Prestación del servicio	Contaminación atmosférica / acústica

Dentro de los aspectos ambientales directos, aquellos controlados por la organización, se han **evaluado como significativos**:

➤ Consumo de combustible

El inventario de aspectos ambientales directos identificados en la etapa de utilización se detalla en la tabla siguiente. La evolución observada a partir del ejercicio 2022 refleja un cambio estructural en la dimensión operativa de la organización, derivado de la incorporación de nuevas concesiones y la ampliación del ámbito territorial del servicio. Este incremento de actividad supuso, en los ejercicios 2022 y 2023, un aumento significativo de los kilómetros recorridos, del número de expediciones y del tamaño de la flota, con el consiguiente impacto en los consumos energéticos y en las emisiones asociadas al transporte.

No obstante, en los ejercicios 2024 y especialmente en 2025, se observa una fase de estabilización y optimización operativa. Aunque el volumen de viajeros transportados se mantiene en niveles elevados, se aprecia una racionalización de los kilómetros recorridos y de las expediciones realizadas, lo que ha permitido mejorar los ratios de ocupación y avanzar hacia una mayor eficiencia ambiental por unidad de servicio prestado.

Por tanto, la evolución de los aspectos ambientales directos no debe interpretarse únicamente en términos absolutos, sino en relación con la intensidad de la actividad y los indicadores relativos (consumo y emisiones por viajero o por kilómetro), que permiten valorar de forma más precisa el desempeño ambiental real de la organización.

IMPACTOS	ASPECTOS AMBIENTALES DIRECTOS	Situac.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Contaminación Atmosférica / acústica	Emisión de gases de combustión CO2 de autobuses (t/año)	N	2.375,88	2.258,68	1.047,62	1.527,18	3.623,45	4.359,84	4.094,56	4.017,10
	Emisión de gases de combustión NO2 de autobuses (t/año)	N	4,803	4,7093	2,299	2,8422	6,9816	8,3606	9,7657	7,4383
	Emisión de partículas en vehículos de autobuses (t/año)	N	0,125	0,123	0,055	0,069	0,16888	0,20218	0,23613	0,17991
	Emisión de gases de combustión procedentes de las instalaciones (t/año)	N	2,0832	1,8709	0,750	0,9029	0,9743	0,9035	4,0028	4,5801
	Emisión de gases de combustión SO2 de autobuses (t/año)	N	0,0120	0,0117	0,0052	0,0076	0,0183	0,0219	0,0205	0,0201
	Aceite usado (kg/año)	N	1.800	1.000	2.300	700	3.100	2.500	3.700	2500
	Acumuladores, pilas, baterías de vehículos que contienen plomo (kg/año)	N	0	1	0	0	0	0	0	0
	Filtros usados (aceite y combustible) (kg/año)	N	160	200	280	120	490	360	375	250
	Tóner de impresión (kg/año)	N	0	10	13	6	45	36	100	118

Contaminación del suelo y aguas, residuos	Envases de plástico impregnados con sustancias peligrosas (kg/año)	N	40	50	65	30	69	90	15	35
	Envases metálicos impregnados con sustancias peligrosas (kg/año)	N	0	0	0	0	0	0	0	0
	Absorbentes impregnados con sustancias peligrosas (kg/año)	N	30	24	47	20	74	67	120	45
	Lodos/aguas con hidrocarburos (kg/año)	N	357	456	0	545	130	0	130	0
	Aerosoles (kg/año)	N	6	0	2	0	0	0	0	0
	Papel y cartón (kg/año)	N	60	40	55	40	50	60	50	50
	Chatarra y metales (kg/año)	N	0	0	0	0	160	0	220	0
	Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) (kg/año)	N	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tubos fluorescentes (kg/año)	N	0	0	0	0	0	0	0	0
	Maderas (kg/año)	N	0	0	0	0	0	0	0	0
	Otros residuos no peligrosos (plásticos varios, ...) (kg/año)	N	110	100	100	100	50	100	50	50
	TOTAL DE RESIDUOS GENERADOS (kg/año)		2.563	1.881	2.862	1.561	4.168	3.213	6.065	3.048
Agotamiento de recursos	Derrames accidentales (kg. residuos recogidos absorbente /año)	P	0	0	0	0	0	0	0	0
	Papel (paquetes)	N	65	60	50	25	30	30	25	30
	Aceite Motor (litros)	N	2.293	1.664	1030	1815	3.200	4.205	3.125	3.035
	CONSUMO MÁXICO MATERIALES (Papel, aceite motor) kg/viajeros transportados	N	0,1875	0,169	0,008	0,018	0,0084	0,0083	0,0039	0,0037
	Agua* (m ³ /año)	N	823	837	619	603	751	974	915	853
	Energía eléctrica* (KW/año)	N	17.911	17.669	12.887	14.221	15.324	14.907	14.761	16.337
	Combustibles fósiles - Gasóleo (Flota Autobuses) (litros/año)	N	924.557	895.574	404.431	591.484	1.415.215	1.701.483	1.628.239	1.597.335

*vt: viajero transportado

- Emisión de gases de combustión CO₂ de autobuses (t/año) calculado a través de la herramienta Calculadora Huella de Carbono del Ministerio de Medio Ambiente y Transición Ecológica que incluyen los valores de emisiones directas vinculadas a los vehículos. Los cálculos del último ejercicio, se han realizado teniendo en cuenta los factores de emisión publicados por MITECO en la fecha de realización de la presente declaración.
- Emisión de gases de combustión NO₂ de autobuses (kg/año) calculado a través de la herramienta de Calculo de Consumos y Emisiones de la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias)
- Emisión de partículas en vehículos de autobuses (kg/año) calculado a través de la herramienta de Calculo de Consumos y Emisiones de la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias)
- Emisión de gases de combustión SO₂ de autobuses (t/año) calculado a partir de los factores de Emisión proporcionados por la EMEP/EEA *air pollutant emission inventory guidebook* a partir de los kg de combustible consumidos.

El análisis de los valores anteriormente expuestos pone de manifiesto que, tras el crecimiento estructural experimentado en ejercicios anteriores como consecuencia de la ampliación de concesiones y del incremento de la actividad operativa, el ejercicio 2025 refleja una fase de consolidación y optimización del servicio.

En comparación con 2024, el número de viajeros transportados ha aumentado un 3,26%, mientras que los kilómetros recorridos se han reducido un 19,90% y las expediciones realizadas han descendido un 0,66%. Esta evolución evidencia una mejora significativa en la planificación operativa y en la racionalización de rutas, permitiendo prestar el servicio a un mayor número de usuarios con una menor intensidad de kilómetros recorridos.

Como consecuencia de esta optimización, las emisiones de CO₂ procedentes de la combustión de los vehículos (Alcance 1) han disminuido un 1,89% respecto al ejercicio anterior. Más significativa resulta la reducción en contaminantes regulados, registrándose descensos del 23,8% tanto en emisiones de NO₂ como en partículas, lo que evidencia un efecto positivo derivado de la mejora en la eficiencia operativa y del comportamiento tecnológico de la flota.

Este comportamiento confirma que el impacto ambiental absoluto no depende exclusivamente del volumen de viajeros transportados, sino de la relación entre producción de servicio (kilómetros, expediciones) y nivel de ocupación. En este sentido, el grado de ocupación ha pasado del 45,38% en 2024 al 46,61% en 2025, alcanzando el valor más elevado de toda la serie histórica. Este incremento de 1,23 puntos porcentuales supone una mejora relativa del 2,71%, lo que se traduce en una mayor eficiencia energética por pasajero transportado y en una reducción de la intensidad de emisiones por unidad de servicio.

En lo que respecta al consumo eléctrico de las instalaciones, los datos continúan mostrando estabilidad, confirmando que el desempeño ambiental del centro se encuentra principalmente vinculado a la actividad móvil (flota) y no a las infraestructuras fijas. También se incorpora una nave para aparcamiento de vehículos en Granada, lo que justifica también la subida del consumo de instalaciones.

En consecuencia, el desempeño ambiental del ejercicio 2025 debe analizarse bajo una doble perspectiva: por un lado, la consolidación de un elevado volumen de actividad tras la ampliación estructural del servicio en ejercicios

anteriores; y por otro, una mejora clara en la eficiencia relativa del sistema, al lograrse transportar más pasajeros con una reducción significativa de kilómetros recorridos y una disminución de determinados contaminantes atmosféricos.

Esta evolución confirma una tendencia positiva hacia un modelo operativo más optimizado, eficiente y alineado con los principios de movilidad sostenible y mejora continua que inspiran el Sistema de Gestión Ambiental de la organización.

3.2 Aspectos ambientales indirectos

BUSBAM no sólo tiene en cuenta los aspectos e impactos ambientales que están bajo su control directo, sino también aquellos en los que puede incidir al encontrarse dentro del ciclo de vida del producto y/o servicio realizado. Los aspectos ambientales indirectos, que se producen como consecuencia de las actividades, productos o servicios que pueden generar impactos ambientales y sobre los que la Organización no tiene pleno control, se generan principalmente en los siguientes procesos:

- Actividades de reparación de vehículo realizados por empresas ajenas, y la correspondiente gestión que estos realicen sobre los residuos peligrosos generados y otros aspectos ambientales.
- Comportamiento y sensibilización ambiental y responsable del personal de la empresa.
- Comportamiento ambiental y responsable de proveedores y subcontratistas.

Una vez identificados los diferentes aspectos ambientales, se evalúan a través de una serie de criterios fijados de antemano, como son:

Criterios para la evaluación de VERTIDOS Y EMISIONES.

- Frecuencia de subcontrataciones de servicios.

Criterios para la evaluación de RESIDUOS.

- Frecuencia de asistencia a talleres externos con el fin de minimizar la cantidad de residuos.
- Disponibilidad de información sobre el comportamiento ambiental del taller.

Criterios para la evaluación de CONSUMOS.

- Cantidad Consumida.

Como resultado del análisis y evaluación de los distintos aspectos ambientales identificados, se obtiene un listado de **aspectos ambientales considerados como significativos**.

En el caso de que el Consumo sea catalogado como *Indirecto*, la puntuación de la evaluación en este aspecto será 0 puesto que será imposible su análisis cuantitativo o actuación inmediata sobre el mismo

Los aspectos ambientales significativos indirectos se controlan mediante control operacional: Se ha enviado la comunicación ambiental a proveedores-subcontratistas, en el que se incluyen pautas de conducción eficiente, a todas las empresas colaboradoras en su caso. Del mismo modo, a los proveedores externos se les ha enviado una Manual de buenas prácticas ambientales y se les solicita documentación que acredite su correcto desempeño medioambiental

SITUACIONES PREVISTAS O NORMALES EN SITUACION INDIRECTA			
ASPECTO AMBIENTAL	NATURALEZA	ETAPA CICLO DE VIDA	IMPACTO AMBIENTAL
Residuos derivados del mantenimiento de los vehículos en talleres autorizados	Residuos	Mantenimiento / uso	Contaminación agua y suelo
Combustibles fósiles – Gasóleo de la flota subcontratada en su caso.	Consumos	Prestación del servicio	Agotamiento Reducción de recursos
Emisiones atmosféricas de la flota subcontratada en su caso	Emisiones	Prestación del servicio	Contaminación atmosférica / acústica

No se ha evaluado como significativo ningún aspecto ambiental indirecto en el presente ejercicio.

3.3 Aspectos ambientales potenciales

Una vez identificados los diferentes aspectos ambientales, se evalúan a través de una serie de criterios fijados de antemano, como son:

Criterios para la evaluación de aspectos potenciales:

1. Entidad del suceso.
2. Repetitividad.
3. Peligrosidad de la Sustancia.

1. Entidad del Suceso: Capacidad de la organización para acometer con sus medios una corrección inmediata del impacto ambiental ocasionado).

Denominación	Valor
Medios Propios	0
Medios Ajenos	2

2. Repetitividad: Parámetro que indica el número de ocasiones en que se reitera una situación de emergencia ambiental.

Denominación	Rango	Valor
Nula	Nunca	0
Escasa	1 vez al año	1
Elevada	Más de una vez al año	2

3. Peligrosidad: Carácter de la sustancia emitida en función de su potencial para causar daños al Medio Ambiente, ya sea por toxicidad de la sustancia o por concentración.

Denominación	Valor
Peligroso	2
No Peligroso	0

Como resultado del análisis y evaluación de los distintos aspectos ambientales identificados, se obtiene un listado de **aspectos ambientales considerados como significativos**.

Los aspectos ambientales potenciales son aquellos que se derivan de situaciones excepcionales, como podrían ser situaciones de emergencia.

En caso de no disponer de la información necesaria para la correcta evaluación del aspecto ambiental para un criterio en concreto, se considerará siempre como el caso más desfavorable, siendo su valor el más elevado, siempre y cuando el gerente así lo considere. Cuando alguno de los criterios no aplique al aspecto ambiental evaluado se tomará el valor 0.

SITUACIONES PREVISTAS EN SITUACION POTENCIAL			
ASPECTO AMBIENTAL	NATURALEZA	ETAPA CICLO DE VIDA	IMPACTO AMBIENTAL
Incendio en instalaciones / vehículos Vertidos accidentales	Residuos	Mantenimiento / uso Prestación del servicio	Contaminación atmosférica / acústica
Incendio en instalaciones / vehículos	Emisiones	Prestación del servicio	Contaminación atmosférica / acústica

No se ha evaluado como significativo en el presente ejercicio ninguno de los aspectos asociados a estas emergencias: Derrames (aceites, anticongelantes, gasoil), incendios, rotura de servicios (accidente).

Para la gestión de dichos aspectos de tipo potencial se realizan de forma periódica ejercicios de simulacro o de actualización formativa para asegurar el cumplimiento adecuado de los planes de emergencia de la organización.

3.4 Evaluación de aspectos e impactos del ejercicio 2025

Con el fin de entender y facilitar la comprensión de la extracción de la significancia de los aspectos indicados anteriormente, se incluye la evaluación realizada en el ejercicio 2025.

Aspecto ambiental	Afección	Ámbito de aplicación	CRITERIOS DE EVALUACIÓN									Evaluación	Significación
			Situación normal						Emergencia ambiental				
			1	2	3	4	5	6	1	2	3		
Generación de papel usado.	Residuos Urbanos	Oficina		1	0	0	1					2	No Significativo
Generación de Toner y cartuchos de tinta agotados.	Residuos Peligrosos	Oficina		0	0	2	1					3	No Significativo
Generación de residuos equipos informáticos obsoletos (ordenadores, impresoras, etc).	Residuos Peligrosos	Oficina		0	0	2	1					3	No Significativo
Generación de residuos de envases usados de productos de limpieza.	Residuos Peligrosos	Oficina		2	0	0	1					3	No Significativo
Generación de residuos asimilables a urbanos (almuerzo, comida de personal, etc.).	Residuos Urbanos	Servicio		1	1	0	1					3	No Significativo
Tubos fluorescentes obsoletos	Residuos Peligroso	Oficina		0	0	2	1					3	No Significativo
Baterías usadas	Residuos Peligroso	taller		1	0	2	2					6	NO Significativo
Trapos y absorbentes	Residuos Peligroso	taller		1	0	2	2					6	NO Significativo
Aceite usado	Residuos Peligroso	taller		1	0	2	2					6	NO Significativo
Filtros de aceite	Residuos Peligroso	taller		1	0	2	2					6	NO Significativo
Envases contaminados de plástico	Residuos Peligroso	taller		1	0	2	2					6	NO Significativo

Aspecto ambiental	Afección	Ámbito de aplicación	CRITERIOS DE EVALUACIÓN									Evaluación	Significación
			Situación normal						Emergencia ambiental				
			1	2	3	4	5	6	1	2	3		
Recursos (Combustible)	Consumo Recursos	Actividades						3				3	Significativo
Consumo de agua	Consumo Recursos	Lavado de vehículos	0	2	0							3	NO Significativo
Consumo de Electricidad	Consumo Recursos	oficinas						3				3	NO Significativo
Consumo de papel	Consumo Recursos	Oficinas						1				1	No Significativo
Generación de vertidos de aguas residuales urbanas procedentes de los aseos	Vertidos	oficina	0	2	0							2	No Significativo
Incendio en oficinas y lugar de trabajo	Atmósfera y Residuos	Sistemas naturales. oficina							2	0	2	4	No Significativo
Vertidos incontrolados	Suelo y Agua	Actividades							2	0	2	4	No Significativo
Emisiones atmosféricas por vehículos	Atmósfera	Actividades	1	2	1							4	No Significativo
Vertidos de lavado	Suelo y Agua	Actividades		1	0	2	1					4	No Significativo
Útiles del vehículo (Baterías, aceites usados, filtros, neumáticos...) Indirectos	Residuos	Talleres Externos		0	0	2	1					3	No significativo
Restos de incendios y vertidos	RP	Tratamiento		0	1	2	1					4	No significativo
Medicamentos caducados del botiquín	Residuos	Actividad		0	0	0	1					1	No significativo
Sensibilización ambiental													POSITIVO

4. Objetivos y metas ambientales. Acciones y mejores prácticas para la mejora del comportamiento ambiental de la organización.

El programa de gestión ambiental de BUSBAM actúa siempre en base a los principios fijados en la política integrada además de considerar los aspectos ambientales significativos, los requisitos legales aplicables, las necesidades y expectativas de las partes interesadas y los riesgos y oportunidades que son necesarios abordar. El establecimiento de objetivos y metas proporciona el marco para la evaluación de la mejora continua generalizada del comportamiento ambiental, y focaliza el interés y la motivación del personal de BUSBAM a todos los niveles, con el objetivo de prevenir y proteger el medio ambiente siempre actuando en línea hacia el desarrollo sostenible. Se realizan, distintas campañas de sensibilización y de buenas prácticas medioambientales dentro de los cursos de formación internos sobre todo en materia de conducción eficiente que en el ejercicio 2018 y 2019 se ha realizado

por el personal de la empresa. BUSBAM es consciente de que todo el personal debe verse involucrado en el cumplimiento de los objetivos y metas planteados, y sensibilizado a tal fin.

BUSBAM fija entre sus objetivos una serie de ellos relacionados con el medio ambiente y los aspectos ambientales clasificados como significativos. Estos objetivos son definidos por la Dirección de la empresa, desarrollados por el personal correspondiente, y evaluados por el Responsable del Sistema de Gestión. Los objetivos se definen de forma bienal.

En el año 2024-2025 se determinaron los siguientes objetivos ambientales:

- La reducción del consumo de combustible en un 0,25% respecto al consignado en el año base 2018.
- Disminuir las emisiones de CO2 un 0,5% respecto año base (2017) consignado en el calculo de medición realizado.

ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS AMBIENTALES

OBJETIVO AMBIENTAL 1:

Reducir el consumo de combustible mediante formación en conducción eficiente (objetivo: -0,25%)

1. Planificación del objetivo

Acción planificada	Responsable	Recursos	Plazo	Seguimiento
Formación en conducción eficiente	Gerencia	Recursos económicos y formativos	Anual 2025	Evaluación mensual de consumos
Inscripción en cursos especializados	Responsable del Sistema	Formación externa	1º semestre 2025	Registro formativo
Implantación gestor de flotas	Dirección Operaciones	Sistema telemático	2025	Monitorización continua
Renovación parcial de flota	Gerencia	Inversión en 2 vehículos	2025	Registro adquisiciones

2. Resultados obtenidos – Consumo de combustible

Año	Km recorridos	Litros consumidos	Consumo medio
2024	5.496.279	1.628.239,52	29,60 L/100 km
2025	5.513.261	1.597.335,73	28,97 L/100 km

Reducción consumo medio: -2,19%

Objetivo previsto: -0,25%

Superación del objetivo: +1,94 puntos porcentuales adicionales

Resultado: Objetivo ampliamente conseguido.

Análisis realizado:

Durante el ejercicio 2025 se ha conseguido reducir el consumo específico de combustible en un 2,19% respecto al año anterior, superando ampliamente el objetivo inicialmente establecido del 0,25%.

Este resultado ha estado motivado principalmente por una optimización operativa del servicio, caracterizada por una reducción significativa de los kilómetros recorridos (-19,90%) manteniendo e incluso incrementando el número de viajeros transportados (+3,26%). Esta mejora en la planificación de expediciones y en la gestión de rutas ha permitido incrementar el grado de ocupación hasta el 46,61%, el valor más elevado de la serie histórica.

Para alcanzar este resultado, la organización ha actuado en tres ejes fundamentales:

- Implantación efectiva del sistema de monitorización del comportamiento de conducción mediante gestor de flotas, permitiendo corregir hábitos ineficientes.
- Continuidad en la formación en conducción eficiente y seguridad vial.
- Renovación parcial de flota con vehículos de mayor eficiencia energética, incorporando tecnologías más avanzadas en control de emisiones y optimización del consumo.

A diferencia de ejercicios anteriores, en 2025 la mejora no se debe a una disminución coyuntural de actividad, sino a una racionalización estructural del servicio, lo que evidencia una mejora real en la eficiencia energética del sistema.

En próximos ejercicios se continuará ponderando no solo el consumo por kilómetro recorrido, sino también el consumo por viajero transportado, dado que la estructura concesional de BUSBAM incluye líneas VJA con menor ocupación media, lo que puede distorsionar los análisis si se valoran exclusivamente en términos absolutos. El

incremento del grado de ocupación en 2025 demuestra que la progresión del negocio acompaña positivamente al desempeño ambiental.

OBJETIVO AMBIENTAL 2:

Reducir las emisiones de CO₂ asociadas a la actividad (Alcance 1 + 2) un 0,5% respecto año base (2017)

1. Planificación del objetivo

Acción planificada	Responsable	Recursos	Plazo	Seguimiento
Cálculo anual de la huella de carbono conforme a factores de emisión oficiales (año base 2024)	Responsable del Sistema de Gestión Ambiental	Registros de consumo de combustible y electricidad, herramienta de cálculo	Anual (cierre 2025)	Revisión anual y comparación interanual
Seguimiento mensual del consumo de combustible	Responsable Medio Ambiente / Gestor de Flota	Sistema de repostaje y software de monitorización	Mensual	Informe mensual de litros y L/100 km
Implantación y consolidación del gestor de flotas para optimización de conducción	Dirección de Operaciones	Plataforma telemática y control de hábitos de conducción	Permanente durante 2025	Análisis periódico de comportamiento de conductores
Renovación progresiva de flota por vehículos de mayor eficiencia energética	Gerencia	Inversión en adquisición de vehículos	2025	Registro de adquisiciones y evaluación de consumo específico
Mejora de planificación de rutas y expediciones para optimizar ocupación	Dirección de Operaciones	Herramientas de planificación y análisis estadístico	2025	Control mensual de ocupación y km recorridos

2. Datos de huella de carbono

Año	Emisiones totales (kg CO ₂ e)	Emisiones totales (t CO ₂ e)
2024	4.299.429,16	4.299,43
2025	4.151.422,98	4.151,42

Variación interanual

Reducción absoluta: **148.006,18** kg CO₂e

Reducción porcentual: -3,44% respecto a 2024

Análisis técnico del resultado

La reducción del 3,44% en emisiones totales de CO₂ durante 2025 resulta significativa considerando que el número de viajeros transportados ha aumentado un 3,26% y el nivel de actividad operativa se mantiene elevado. La disminución del consumo específico (-2,19%) ha contribuido directamente a la reducción absoluta de emisiones.

Durante el ejercicio 2025, la huella de carbono total estimada con factores de emisión 2024 ha sido de 4.151.422,98 kg de CO₂e, frente a los 4.299.429,16 kg de CO₂e registrados en 2024, lo que supone una reducción absoluta de 148.006,18 kg de CO₂e y una disminución porcentual del 3,44%.

Esta reducción resulta especialmente significativa teniendo en cuenta que el volumen de viajeros transportados ha aumentado un 3,26% respecto al ejercicio anterior y que el nivel de actividad operativa se mantiene elevado. Ello pone de manifiesto que la disminución de emisiones no responde a una reducción de actividad, sino a una mejora estructural en la eficiencia del sistema.

La mejora obtenida se explica principalmente por la reducción del consumo específico de combustible (-2,19%), la optimización de rutas y expediciones, el incremento del grado de ocupación y la progresiva renovación tecnológica de la flota.

Si bien las líneas VJA presentan tradicionalmente un menor índice de ocupación media y pueden incrementar el consumo ponderado por viajero transportado, el ejercicio 2025 ha demostrado una mejora estructural del sistema, ya que se han reducido emisiones absolutas manteniendo el nivel de servicio.

Asimismo, la reducción del consumo ha tenido impacto directo en la disminución proporcional de contaminantes atmosféricos asociados a la combustión (NOx y partículas), mejorando tanto la intensidad ambiental por kilómetro recorrido como por pasajero transportado.

En consecuencia, puede afirmarse que la reducción de emisiones en 2025 no es coyuntural, sino fruto de la madurez del sistema de gestión ambiental, del control operativo implantado y del compromiso continuo con la mejora de la eficiencia energética.

VALORACIÓN GLOBAL DEL CUMPLIMIENTO AMBIENTAL

El ejercicio 2025 ha supuesto una consolidación del desempeño ambiental de BUSBAM, evidenciando una mejora estructural en la eficiencia del sistema de transporte y en el control de sus aspectos ambientales significativos.

Los principales objetivos ambientales definidos para el ejercicio no solo han sido alcanzados, sino superados. En particular, la reducción del consumo específico de combustible del 2,19% respecto a 2024 —frente al objetivo inicial del 0,25%— pone de manifiesto la eficacia de las medidas implantadas en materia de formación en conducción eficiente, monitorización telemática del comportamiento de los conductores y optimización operativa de rutas.

Como consecuencia directa de esta mejora en el consumo, la huella de carbono total estimada para 2025 (4.151.422,98 kg CO₂e) ha disminuido un 3,44% respecto al dato real registrado en 2024 (4.299.429,16 kg CO₂e), lo que supone una reducción absoluta de 148.006,18 kg de CO₂e. Esta reducción resulta especialmente significativa considerando que el número de viajeros transportados ha aumentado un 3,26%, lo que confirma que la mejora ambiental no responde a una disminución de actividad, sino a una optimización real del sistema.

El incremento del grado de ocupación hasta el 46,61% —máximo histórico de la organización— refuerza esta interpretación, ya que permite distribuir el impacto ambiental entre un mayor número de usuarios, reduciendo la intensidad de emisiones por pasajero transportado y mejorando la eficiencia energética del servicio.

Desde la perspectiva del Reglamento EMAS, los objetivos ambientales establecidos para 2025 cumplen plenamente los principios exigidos de:

- Vinculación directa con los aspectos ambientales significativos (consumo de combustible y emisiones atmosféricas).
- Medición objetiva mediante indicadores cuantificables.
- Seguimiento periódico y documentado dentro del sistema de gestión ambiental.
- Evaluación comparativa interanual de los indicadores ambientales.
- Aplicación efectiva del principio de mejora continua.

En consecuencia, puede afirmarse que el Sistema de Gestión Ambiental de BUSBAM ha demostrado en 2025 un nivel elevado de madurez y eficacia, consolidando una tendencia de optimización ambiental compatible con el crecimiento y estabilización del servicio prestado. La organización avanza hacia un modelo de movilidad cada vez más eficiente, controlado y alineado con los objetivos de sostenibilidad y reducción de emisiones del sector transporte.

Los objetivos ambientales establecidos pretenden abordar tanto los aspectos ambientales significativos identificados en el sistema de gestión, como aquellos otros aspectos sobre los que la organización puede ejercer influencia y cuyo impacto potencial sobre el medio ambiente puede resultar relevante.

DEFINICIÓN DE OBJETIVOS AMBIENTALES PARA EL SIGUIENTE EJERCICIO

En coherencia con los resultados obtenidos durante el ejercicio 2025 y conforme al principio de mejora continua establecido en el Reglamento EMAS, BUSBAM define para el ejercicio 2026 una nueva planificación de objetivos ambientales orientada a consolidar la tendencia de reducción de emisiones y optimización del consumo energético.

La experiencia acumulada en los últimos ejercicios ha demostrado que la mejora del desempeño ambiental no depende únicamente del volumen de actividad, sino de la eficiencia operativa, la renovación tecnológica de la flota y la optimización del grado de ocupación del servicio. En este contexto, la planificación 2026 se estructura en torno a tres ejes fundamentales:

- Mejora de la eficiencia energética mediante renovación progresiva de flota.
- Reducción continua del consumo específico de combustible.
- Consolidación de la tendencia descendente de la huella de carbono.

Estos objetivos se formulan sobre la base de indicadores medibles, seguimiento periódico y responsabilidades definidas, garantizando su trazabilidad y evaluación sistemática dentro del Sistema de Gestión Ambiental.

Con esta planificación, BUSBAM refuerza su compromiso con una movilidad más eficiente, competitiva y alineada con los retos de descarbonización del sector transporte, asegurando que el crecimiento y estabilidad del servicio prestado se acompañen de una reducción progresiva de su impacto ambiental.

OBJETIVO AMBIENTAL 1: Renovación de flota y mejora de eficiencia energética

Meta 2026: Reducir la intensidad de emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido mediante la renovación de 4 vehículos por unidades de mayor eficiencia energética y menores emisiones específicas.

Planificación

Acción planificada	Responsable	Recursos asignados	Plazo	Seguimiento
Adquisición de 4 nuevos autobuses de mayor eficiencia energética	Gerencia	Inversión económica en flota	Enero–Diciembre 2026	Registro de adquisición y análisis comparativo de consumo
Retirada progresiva de vehículos de mayor antigüedad	Dirección Operaciones	Gestión operativa	2026	Control de consumo por vehículo
Evaluación del consumo específico por modelo	Responsable Medio Ambiente	Datos de repostaje y gestor de flotas	Trimestral	Informe técnico comparativo

Indicadores asociados:

- Consumo medio L/100 km por flota total.
- Consumo medio por tipo de vehículo.
- Emisiones CO₂ totales (kg y t).
- Intensidad emisiones CO₂/km.

OBJETIVO AMBIENTAL 2: Reducción del consumo de combustible (–0,25% mínimo respecto 2025)

Meta 2026: Reducir el consumo específico al menos un 0,25% adicional respecto al valor alcanzado en 2025 (28,97 L/100 km).

Planificación

Acción planificada	Responsable	Recursos asignados	Plazo	Seguimiento
Formación continua en conducción eficiente	Gerencia	Recursos formativos	Anual 2026	Registro de formación
Monitorización del comportamiento de conducción mediante gestor de flotas	Dirección Operaciones	Sistema telemático	Permanente	Informes mensuales
Optimización de rutas y expediciones	Dirección Operaciones	Herramientas de planificación	Permanente	Seguimiento mensual ocupación
Evaluación mensual de litros consumidos	Responsable Medio Ambiente	Registros de repostaje	Mensual	Informe consumo

Indicadores asociados:

- Litros totales consumidos.
- Consumo medio L/100 km.
- Consumo por viajero transportado.
- Emisiones CO₂ totales y relativas.

OBJETIVO AMBIENTAL 3: Mantener reducción progresiva de la huella de carbono

Meta 2026: Consolidar la tendencia de reducción lograda en 2025 y mantener una reducción mínima adicional del 0,25% respecto a 2025.

Planificación

Acción planificada	Responsable	Recursos asignados	Plazo	Seguimiento
Cálculo anual de huella de carbono con factores oficiales actualizados	Responsable del Sistema	Herramienta de cálculo y registros energéticos	Cierre anual 2026	Comparativa interanual
Análisis de intensidad emisiones por viajero	Responsable Medio Ambiente	Datos operativos y ambientales	Anual	Informe técnico
Seguimiento del grado de ocupación	Dirección Operaciones	Estadísticas mensuales	Mensual	Informe ocupación

Indicadores asociados:

- Emisiones totales Alcance 1 + 2 (kg y t CO₂e).
- Emisiones por km recorrido.
- Emisiones por viajero transportado.
- Grado de ocupación.

5. Comportamiento ambiental, indicadores y mejora.

Los ámbitos principales sobre los que se enfocan los **indicadores de comportamiento ambiental** son:

- energía
- materiales
- agua
- residuos
- uso del suelo en relación con la biodiversidad ,
- emisiones

5.1. Inversiones y gastos ambientales

BUSBAM tiene en su presupuesto anual, partidas cuyo objetivo final es la mejora continua en materia de sostenibilidad ambiental. Tal como se indicaba al inicio de la presente declaración, actualmente solo se disponen de datos en este esquema desde el año 2018, fecha de implantación de sistemas de gestión energética y medición de cálculo de huella de carbono que han ayudado a ampliar el foco de medición de indicadores ambientales.

A continuación, se relacionan cuales han sido los desgloses obtenidos en cada apartado en el ejercicio analizado siendo significativo el incremento de todas las partidas, lógicamente motivadas por el incremento de la flota:

INVERSIONES AMBIENTALES 2025		
Adquisición de vehículos menos contaminantes	Renovación flota	1.170.102,54 Euros
Formación y sensibilización	Simulacro ambiental y comportamiento ambiental	6.994,50 Euros
Auditorías y gestión externa para sistemas de gestión	Externa + Interna	6.175 Euros
Mantenimiento de Equipos de Depuración, Reciclaje de aguas y Productos Químicos incluyendo aditivos.	Proveedores	21.652,16 Euros
Mantenimiento de instalaciones	Revisión elevadores y demás maquinaria de taller	7.234,57 Euros
Limpieza y desinfección de instalaciones y vehículos	Limpieza y desinfección	95.755,00 Euros
TOTAL		1.307.913,77 Euros
GASTOS AMBIENTALES 2018		
Gestión de residuos*	Peligrosos y no peligrosos	615,00 Euros
TOTAL		615,00 Euros

5.2. Gestión de residuos

En la gestión de residuos el principal objetivo de la organización es reducir el impacto ambiental que éste genera en el Medio Ambiente. Para ello, intenta fomentar las actividades de prevención, reutilización y reciclaje por encima de la valorización energética y, por supuesto, del envío a vertedero (Jerarquía de Tratamiento de Residuos).



Cabe destacar que BUSBAM es una empresa de servicios y por tanto los residuos se generarán en función de los servicios prestados a sus clientes.

El procedimiento PBAM 09 Control Ambiental Rev. 6 Enero 2019 establece la sistemática para el control y la gestión de los residuos que genera como consecuencia de su actividad.

Los residuos generados en la empresa podemos clasificarlos en función de su peligrosidad en:

RESIDUOS NO PELIGROSOS:

Entre los residuos no peligrosos, podemos clasificarlos, en función de su origen en:

- Residuos urbanos o asimilables urbanos**

Son aquellos que no presentan peligrosidad ni toxicidad especial. Son de una tipología similar a los que se generan en el ámbito domiciliario: restos de comidas, envases, material de oficina, etc. De estos, se almacenan para su posterior entrega a gestor autorizado para su reciclaje final: neumáticos, papel y cartón, chatarra, residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), plásticos y polímeros, pilas alcalinas, maderas y vehículos al final de su vida útil (VFU).

RESIDUO	GESTOR
Papel y Cartón	DIPUTACION DE ALMERIA
Chatarra	ERTSOL
Plásticos	DIPUTACION DE ALMERIA

Vidrio	DIPUTACION DE ALMERIA
RAEE	AGROALMERIA (AMBILAMP)
Tubos Fluorescentes	AGROALMERIA (AMBILAMP)
Medicamentos	LA BOLA (SIGRE)
Resto	FCC (Ayto. Almería)

- Residuos peligrosos**

Son aquellos que figuren en la lista de residuos peligrosos publicada en la Decisión de la Comisión 2014/955/UE: *DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 18 de diciembre de 2014 por la que se modifica la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.*

Entre los residuos peligrosos más representativos, podemos incluir:

TIPO	GESTOR
Aceite usado Acumuladores, baterías de vehículos que contienen plomo Filtros usados (aceite y combustible) Tóner de impresión Envases de plástico impregnados Envases metálicos impregnados peligrosos Absorbentes impregnados Lodos/aguas con hidrocarburos Aerosoles	AN0038 - ERTSOL, S.A. NIF/CIF: A04050480 Calle SAGITARIO, 9. P.I. VENTA ALEGRE. 04230 Huércal de Almería (Almería)

Cabe destacar sobre la gestión de estos residuos el esfuerzo que BUSBAM mantiene en cuanto a la reutilización de estos y la existencia de un procedimiento de buenas prácticas medioambientales, donde se pone de manifiesto la responsabilidad del personal de la empresa.

BUSBAM ha querido que la gestión de residuos peligrosos esté centralizada en un solo gestor con el objeto de poder facilitar toda la información necesaria.

En la siguiente tabla, se observa la evolución total de residuos:

Año	Residuos No Peligrosos		Residuos Peligrosos		TOTAL RESIDUOS	
	RNP(kg)	RNP(kg/VT*)	RP(kg)	RP(kg/VT*)	TOTAL(kg)	TOTAL(kg/VT*)
2018	160	0,00086	2393	0,14	2553	0,0137
2019	160	0,00082	2707	0,10	2869	0,0153
2020	155	0,00083	1741	0,13	1881	0,0149
2021	140	0,00138	1421	0,01	1561	0,0154
2022	160	0,00004	3053	0,008	3213	0,0086
2023	260	0,00029	3908	0,0044	4168	0,0047
2024	320	0,00040	5745	0,0071	6065	0,0075
2025	100	0,00012	2948	0,0035	3048	0,0036

* VT: Viajeros transportados

Fuente: Archivo cronológico de retirada de residuos en Talleres.

RP: Residuo Peligroso.

RNP: Residuo No Peligroso.

En el ejercicio 2025 la generación de residuos ha experimentado una reducción muy significativa respecto a 2024, tanto en valores absolutos como en términos relativos por viajero transportado. Esta disminución no responde a una reducción de la actividad, sino a una mejora estructural en la gestión del mantenimiento y en la optimización operativa de la flota.

En concreto, los residuos peligrosos derivados del mantenimiento mecánico se han reducido de forma notable como consecuencia de una mayor estabilidad técnica de los vehículos, una planificación preventiva más eficaz y la progresiva renovación de unidades por modelos más eficientes y con menores necesidades correctivas. Del mismo

modo, los residuos no peligrosos han disminuido, reflejando un mayor control en el consumo de materiales auxiliares y en la gestión interna del taller.

La ponderación por viajeros transportados refuerza esta interpretación, ya que el ratio total de residuos por viajero se reduce de manera considerable respecto al ejercicio anterior, evidenciando una mejora real en la eficiencia ambiental del servicio prestado.

Dentro de las acciones conducentes a la mejora del comportamiento ambiental, continúa siendo clave la formación y sensibilización del personal. De forma anual, todo el equipo participa en acciones de concienciación ambiental que se materializan en comunicaciones internas, instrucciones de trabajo y recordatorios visibles en los tableros informativos, reforzando la correcta segregación, manipulación y almacenamiento de residuos en las instalaciones.

La empresa también define la manera en que se deben gestionar los residuos generados en sus instalaciones, y lo comunica a través de los tableros y puesta a disposición:



FAULTA DE CONTROL OPERACIONAL
 Control Operacional Medioambiental
 Sistema Integrado de Gestión

R-37
 PROCED
 Revisión nº 1

MEDICAMENTOS CADUCADOS	CER	Quién	FORMA / LUGAR DE ALMACENAJE
 TONER Y CARTUCHOS	08089	Personal Oficinas	Acopio en zonas de oficina hasta rellenar las cajas destinadas para tal residuo y posterior recogida por gestor autorizado.
 PILAS	190804	Personal Oficinas	Acopio en zonas de oficina hasta rellenar las cajas destinadas para tal residuo y posterior recogida por gestor autorizado.
 PAPEL Y CARTÓN	200101	Personal Oficinas	Acopio en zonas de oficina hasta rellenar las cajas destinadas para tal residuo y posterior recogida por gestor autorizado.
 RESTOS ORGÁNICOS (COMIDA)	200108	Personal Oficinas	Acopio en la zona común de la estación
 LATAS Y PEQUEÑOS ENVASES (NO VIDRIO)	200140	Personal Oficinas	Acopio en la zona común de la estación
 ENVASES CONTAMINADOS VACÍOS	160110	Conductores, personal de limpieza	Acopio en contenedor identificado a tal efecto
 AEROSOL	140801	Conductores	Acopio en cada uno de los vehículos hasta la entrega al responsable de medioambiente, para su gestión. O entrega a talleres externos que gestionan los residuos con gestores autorizados.
 TRAPOS CONTAMINADOS	160202	Conductores	Acopio en cada uno de los vehículos hasta la entrega al responsable de medioambiente, para su gestión. O entrega a talleres externos que gestionan los residuos con gestores autorizados.
 FLUORESCENTES	200121	Personal Oficinas	Se encarga el personal de mantenimiento de la estación de autobuses, del cambio de fluorescentes y gestión correspondiente
 FILTROS DE ACEITE	160107	Conductores	La empresa no realiza cambios de filtros de aceite, son cambiados por talleres externos que serán los responsables de su correcta gestión. (solicitar copia contrato con gestor autorizado).
 PLÁSTICO LIMPIO	200139	Personal Oficinas	Acopio en la zona común de la estación
 BATERÍAS	190801	Conductores	La empresa no realiza cambios de baterías, son cambiados por talleres externos que serán los responsables de su correcta gestión. (solicitar copia contrato con gestor autorizado).
 NEUMÁTICOS	190103	Conductores	La empresa no realiza cambios de neumáticos, son cambiados por talleres externos que serán los responsables de su correcta gestión. (solicitar copia contrato con gestor autorizado).
 Medicamentos Caducados	190109	Personal	Acopio en zonas de oficina hasta rellenar las cajas destinadas para tal residuo y posterior entrega a la farmacia.

RESPONSABILIDADES			
Descripción	¿Qué hacer?	¿Quién?	Resuerta
POLÍTICA AMBIENTAL	Esta disposición de todo el personal en el Manual SIGMA, y colgada en lugares de público acceso		
EMERGENCIAS	Actuar según la Plan de contingencia	Personal de oficinas	Informe de cualquier anomalía
DETECCIÓN DE ANOMALÍAS O DUDAS	Comunicar a MA	Todo el personal	

!!!UTILIZA EL PAPEL POR LAS DOS CARAS!!!

¡APAGA LAS LUCES INNECESARIAS!

¡UTILIZA ADECUADAMENTE EL AIRE ACONDICIONADO Y LA CALEFACCIÓN!

¡¡¡CONTROLA EL CONSUMO EXCESIVO DE AGUA, ES UN BIEN ESCASO!!!

EN CASO DE DUDA, CONSULTAR A MA

5.3. Gases de efecto invernadero. Cambio climático

El cambio climático está provocado por un incremento de la concentración de los **Gases de Efecto Invernadero (GEI)** en la atmósfera, que ocasiona que un mayor porcentaje de los rayos del sol queden “atrapados” en la misma, produciendo así una subida de temperatura a escala global.

Los Gases de Efecto Invernadero más significativos como consecuencia del desarrollo de nuestra actividad es el Dióxido de Carbono (CO₂) generado por el consumo de combustibles fósiles (Gasóleo) necesario para el desplazamiento de los vehículos y en menor medida y por este orden, están las emisiones derivadas de las fugas de gases refrigerantes de los equipos de climatización y el Dióxido de Carbono emitido durante la generación de la electricidad.

A continuación, se relaciona la evolución de las emisiones de Gases NO₂ y partículas según la herramienta de la FEMP en base a los consumos de combustible realizados.

De acuerdo con los resultados obtenidos, la mayor parte de las emisiones estimadas se concentran en la flota de autobuses interurbanos, que representan el mayor volumen de kilómetros recorridos anualmente (5.198.846 km/año), seguidos de los autobuses urbanos (76.180 km/año). Esta distribución es coherente con la estructura operativa de BUSBAM, donde el transporte interurbano constituye el núcleo principal de la actividad.

En términos globales, la herramienta refleja una reducción potencial significativa de emisiones contaminantes. No obstante, el comportamiento real observado en 2025 muestra una estabilización y ligera mejora respecto al ejercicio anterior, en consonancia con la reducción del consumo específico de combustible y la optimización de la actividad operativa.

A diferencia del ejercicio previo, donde se observaba un ligero incremento asociado al mantenimiento de la actividad y ampliación de flota, en 2025 la disminución del consumo de combustible y la mejora del grado de ocupación han contribuido a contener y reducir proporcionalmente las emisiones de contaminantes atmosféricos. La reducción del consumo específico (-2,19%) y la mejora de eficiencia operativa se trasladan directamente a una menor generación de NO₂ y partículas asociadas a la combustión.

En consecuencia, la evolución de 2024 a 2025 muestra una mejora coherente con la tendencia descendente observada en la huella de carbono, consolidando una optimización ambiental del servicio prestado. La relación entre actividad, consumo y emisiones continúa siendo directa, si bien la mejora en eficiencia permite desacoplar parcialmente el crecimiento del servicio del impacto ambiental asociado.

Calculadora de consumos y emisiones de vehículos									
v 1.1		2-mar-2026							
RETROCEDER									
FEDERACION ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS									
Combustible	Categoría	Norma homologación del vehículo convencional	Nº vehículos	km/ (veh-año)	km/ año	Reducción de emisiones con gas natural			Ahorro con gas natural Combustible €/año %
						NO ₂ kg/año %	Partículas kg/año %	CO ₂ kg/año %	
Turismo	Gasolina 1.4 L < Cil. < 2.0 L	Euro 5	0	0	0				
	Gasóleo 1.4 L < Cil. < 2.0 L	Euro 5	0	0	0	0,00	0,000	0	0 €
	Total		0	---	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Comercial ligero	Gasolina M< 3.5 t	Euro 5	0	0	0				
	Gasóleo M< 3.5 t	Euro 5	0	0	0	0,00	0,000	0	0 €
	Total		0	---	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Camión	Gasóleo M< 7.5 t - GNC	Euro V	0	0	0				
	Gasóleo 7.5-16 t - GNC	Euro V	0	0	0				
	Gasóleo 16-32 t - GNC	Euro V	0	0	0				
	Idem con GNL								
	Gasóleo 16-32 t - GNL	Euro V	0	0	0	0,0	0,00	0	0 €
Autobús urbano	Gasóleo 15-18 t	Euro V	4	19.045	76.180	128,4	3,36	11.733	18.963 €
	Total		4	---	76.180	99,2%	96,0%	16,2%	49,9%
	Gasóleo <= 18 t	Euro V	47	110.614	5.198.846	7.309,9	176,55	657.088	1.141.578 €
Autobús interurbano	Total		47	---	5.198.846	99,5%	95,9%	16,2%	49,9%
	Gasóleo M<= 16 t	-	0	0	0	0,0	0,00	0	0 €
Camión servicios urbanos	Total		0	---	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Gasóleo M<= 16 t	-	0	0	0	0,0	0,00	0	0 €
TOTAL TODOS LOS VEHÍCULOS						7.438,3	179,9	668.821	1.160.541 €
						99,5%	95,9%	16,2%	49,9%
RETROCEDER		Puede imprimir esta hoja de resultados, mediante las opciones de su navegador o utilizando el botón que se encuentra más abajo.							

Fuente: Herramienta calculo emisiones NO₂ y partículas de la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias)

A continuación, se relaciona la evolución de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en Toneladas Equivalentes de CO₂ en el periodo del 2017 a 2025, calculadas a través de la metodología de la “Huella de Carbono” propuesta por la calculadora del MITECO que es utilizada también en nuestra metodología y procedimiento de calculo de HDC:

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Alcance 1	Combustibles Fósiles	Instalaciones fijas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Desplazamiento a vehículos	2.189,36 t	997,73 t	2.332,09 t	3.561,69 t	0,9932 t	4.093,71 t	4.285,92 t	4.094,55 t	4.017,09 t
	Emisiones Gases Fluorados	Climatización	0 t	54,34 t	14,30 t	58,63 t	54,34 t	200,73 t	70,33 t	200,73t	129,74 t
Alcance 2	Electricidad		5,54 t	3,9273 t	0,9309 t	0,750 t	0,924 t	0,974 t	3,718 t	4,137 t	4,580 t
TOTAL (Alcance 1+2)			2,194,90 t	2.375,8847 t	2.279,1501 t	1.048,373 t	1.528,087 t	3.624,42 t	4.363,60 t	4.299,42 t	4.151,42 t

Fuente: Herramienta Calculo emisiones CO₂ Ministerio de Medio Ambiente y Transición Ecológica.

A los efectos de evaluar la tendencia en 2025, se ha realizado la medición de la Huella de Carbono utilizando la misma herramienta de cálculo y aplicando los factores de emisión correspondientes al ejercicio 2024, a la espera de que el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico actualice los factores oficiales determinados por el IDAE.

Desde el inicio del registro histórico en 2017, la huella de carbono de BUSBAM ha estado directamente vinculada a la evolución de su actividad operativa, mostrando incrementos en los ejercicios de ampliación de concesiones y flota, especialmente a partir de 2022, cuando se produce un crecimiento estructural del servicio. El año 2023 marcó uno de los valores más elevados de la serie, con 4.363,60 toneladas de CO₂e, coherente con el incremento de kilómetros recorridos y expediciones realizadas. No obstante, en los ejercicios más recientes se observa una tendencia de estabilización y mejora progresiva del desempeño ambiental.

En concreto, el ejercicio 2024 registró 4.299,43 toneladas de CO₂e y en 2025 la huella total se ha reducido hasta 4.151,42 toneladas, lo que supone una disminución de 148,01 toneladas de CO₂e (-3,44%) en el último año. Esta reducción resulta especialmente relevante al haberse producido en un contexto de aumento del número de viajeros transportados, lo que evidencia que la mejora no responde a una contracción de la actividad, sino a una optimización real del sistema. La disminución se explica principalmente por la reducción del consumo específico de combustible y la mejora en la planificación operativa, que han permitido reducir las emisiones del Alcance 1 (desplazamiento de vehículos), así como por un mejor control de las emisiones asociadas a climatización.

En consecuencia, la evolución 2024–2025 consolida un cambio de tendencia hacia una mayor eficiencia energética y una reducción de la intensidad de emisiones por unidad de servicio prestado, reforzando el compromiso de BUSBAM con la mejora continua y con los objetivos de descarbonización del sector transporte.

A continuación, se analiza la evolución de la ponderación de la huella de carbono por viajero transportado en los ejercicios 2024 y 2025, con el objetivo de valorar no solo el comportamiento absoluto de las emisiones, sino su intensidad en relación con el servicio prestado.

Ponderación HDC por viajero

	2025
km recorridos	5.274.888
Viajeros transportados	824.727
kg Co ₂ totales	4.021.478,12
kg Co ₂ /Viajero	4,88
kg Co ₂ /km recorrido	0,76

En 2025 los kilómetros recorridos se reducen de 6.471.191 km a 5.274.888 km (–18,49%), mientras que el número de viajeros transportados aumenta de 798.684 a 824.727 (+3,26%). Esta combinación evidencia una optimización clara del sistema operativo, logrando transportar más pasajeros con menos kilómetros recorridos.

En términos de emisiones totales, la huella de carbono disminuye de 4.298.920,68 kg CO₂ en 2024 a 4.021.478,12 kg CO₂ en 2025, lo que supone una reducción del 6,45%. Esta reducción es superior al descenso porcentual del consumo específico, lo que confirma la mejora estructural del desempeño ambiental.

El indicador más relevante desde la perspectiva de eficiencia ambiental es la emisión de CO₂ por viajero transportado. En 2024 el ratio se situaba en 5,38 kg CO₂/Vt, mientras que en 2025 desciende a 4,88 kg CO₂/Vt, lo que supone una mejora del 9,29%. Este dato refleja que el impacto ambiental por unidad de servicio prestado se ha reducido de forma significativa, consolidando el desacoplamiento parcial entre crecimiento del negocio e impacto ambiental.

En cuanto al indicador kg CO₂/km recorrido, se observa un ligero incremento de 0,66 a 0,76 kg CO₂/km. Este comportamiento se explica por la reducción de kilómetros totales recorridos y la estructura concesional del servicio, donde determinadas líneas presentan características operativas diferentes en términos de carga media y tipología de trayecto. No obstante, este incremento no desvirtúa la mejora global, ya que el análisis principal en transporte público debe centrarse en la intensidad por pasajero transportado, indicador que refleja de manera más fiel la eficiencia real del sistema.

En coherencia con el enfoque mantenido en la Declaración EMAS, la evolución 2024–2025 confirma que la mejora ambiental no responde a una reducción de actividad, sino a una optimización operativa basada en:

- Mejora del grado de ocupación.
- Planificación más eficiente de expediciones.
- Reducción del consumo específico.
- Mayor estabilidad técnica de la flota.

En consecuencia, la ponderación de la huella de carbono por viajero muestra una tendencia claramente favorable, consolidando un modelo de transporte más eficiente y ambientalmente optimizado, alineado con el principio de mejora continua y con los objetivos de descarbonización del sector transporte.

En cuanto a las emisiones de SO₂ se determina que los combustibles por legislación disponen de niveles bajos de azufre con un nivel máximo legal de 10 ppm y son denominados usualmente como “combustibles sin azufre”, por tanto, las emisiones de SO₂ emitidas en proporción con otras emisiones mencionadas en apartados anteriores se consideran despreciables. No obstante, a título informativo se han añadido desde este ejercicio. Para ello se ha utilizado el computo establecido en base al consumo de combustible, con los factores de emisión determinados por la Agencia Ambiental Europea en el *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook* correspondiente en sus tablas 3-6, 3-11 y 3-14 compilado por Secció d’Atmosfera. Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de las Islas Baleares.

El análisis de la ponderación de la huella de carbono por viajero transportado pone de manifiesto una mejora significativa del desempeño ambiental en 2025, especialmente en el indicador kg CO₂/Vt, que se reduce un 9,29% respecto a 2024. Esta evolución confirma que la optimización operativa y el aumento del grado de ocupación constituyen factores clave en la reducción de la intensidad ambiental del servicio.

No obstante, el ligero incremento del indicador kg CO₂/km recorrido evidencia que existe margen de mejora en la eficiencia energética por kilómetro, especialmente en aquellas líneas con menor ocupación media o características operativas más exigentes.

En base a estos resultados, se plantean las siguientes acciones conducentes para 2026:

1. Optimización avanzada de ocupación por línea

- Análisis mensual del grado de ocupación por concesión (VAC y VJA).
- Ajuste dinámico de expediciones en función de demanda real.
- Refuerzo de campañas de promoción en tramos con menor carga media.

2. Mejora de eficiencia energética por kilómetro

- Formación focalizada en conducción eficiente en rutas de mayor consumo específico.

- Evaluación comparativa de consumo por tipo de vehículo y antigüedad.

3. Renovación progresiva de flota

- Sustitución de vehículos de mayor antigüedad por unidades de mayor eficiencia energética.
- Evaluación de tecnologías alternativas (gas natural, híbridos o nuevas generaciones Euro VI).

4. Sensibilización y comunicación interna

- Continuar con la formación anual en conducción eficiente.
- Comunicación periódica de resultados ambientales al personal.
- Refuerzo de la cultura de mejora continua.

5.4. Uso / consumo de recursos

Año	Aceite (l/100km)	Carburantes (l/100km)	Agua		Electricidad	
	Aceite	Gasol	(m3)	(m3/ vt*)	(kWh)	(kWh/ vt*)
2018	2.293 l 0,08 l / 100 km	29,46 l/100	823	0,0044	22233	0,1198
2019	1.664 l 0,05 l / 100 km	29,13 l/100	837	0,0044	16303	0,0871
2020	1.030 l 0,06 l / 100 km	24,72 l/100	619	0,0049	12.887	0,1022
2021	1.815 l 0,07 l / 100 km	24,44 l/100	603	0,0060	14.221	0,1406
2022	3.200 l 0,06 l / 100 km	29,09 l/100	751	0,0020	15.324	0,0413
2023	4.205 l 0,08 l / 100 km	29,06 l/100	974	0,0011	14.907	0,0171
2024	3.125 l 0,04 l / 100 km	29,60 l/100	915	0,0011	14.761	0,0184
2025	3.035 l 0,05 l / 100 km	28,97 l/100	853	0,0010	16.337	0,0198

Fuente:

- Aceite: facturas de compra de aceite motor
- Carburante: facturas de suministro de combustible y control de repostajes de vehículos.
- Agua: recibos de suministro de agua de nave-talleres.
- Electricidad: recibos de suministro de nave-talleres y taquillas de estaciones.

Año	Papel		Aceite motor		Consumo Máximo Materiales
	(paquetes)	(t/vt*)	(l)	(t/vt*)	(t/vt*)
2018	65	0,1750	2.293	0,012	0,1875
2019	60	0,1600	1.664	0,008	0,1680
2020	50	0,0002	1.030	0,008	0,0082
2021	25	0,0001	1.815	0,018	0,0181
2022	30	0,0001	3.200	0,008	0,0086

2023	30	0,0001	4.205	0,004	0,0048
2024	25	0,0001	3.125	0,003	0,0039
2025	30	0,0001	3.035	0,003	0,0036

vt = viajeros transportados.

Fuente:

- Aceite: facturas de compra de aceite motor
- Papel: facturas de compra de papel para oficina.

Desde el inicio de la serie histórica en 2018, el consumo de recursos en BUSBAM ha evolucionado de forma paralela a la actividad operativa de la organización. Los primeros ejercicios reflejan una estructura de consumo estable, vinculada a un volumen de servicio moderado. A partir de 2022 se observa un incremento significativo en determinados recursos —especialmente aceite motor y carburantes— coincidiendo con la ampliación de concesiones, el aumento de kilómetros recorridos y el crecimiento estructural de la flota. Este comportamiento fue coherente con la expansión del servicio y con el incremento de operaciones de mantenimiento asociadas.

En los ejercicios 2024 y 2025 se aprecia una fase de estabilización y optimización, particularmente relevante cuando el análisis se realiza en términos relativos y no únicamente absolutos. En lo que respecta al aceite motor, el consumo total desciende ligeramente de 3.125 litros en 2024 a 3.035 litros en 2025, lo que supone una reducción aproximada del 2,9%. El indicador ponderado por viajero transportado se mantiene estable en 0,003 t/vt, consolidando la mejora iniciada tras los picos registrados en 2022 y 2023. Esta estabilidad responde a una mayor eficacia en la planificación del mantenimiento preventivo, una mejor gestión de intervalos de sustitución y al impacto positivo de la renovación progresiva de flota.

En cuanto al carburante, el consumo específico pasa de 29,60 l/100 km en 2024 a 28,97 l/100 km en 2025, lo que supone una reducción del 2,13%. Esta mejora se produce en un contexto de aumento del número de viajeros transportados y reducción de kilómetros totales recorridos, lo que confirma una optimización real del sistema y una mejora estructural de la eficiencia energética. La disminución del consumo específico tiene además un impacto directo en la reducción de la huella de carbono y de las emisiones asociadas a la combustión.

El consumo de agua experimenta igualmente una disminución, pasando de 915 m³ en 2024 a 853 m³ en 2025 (–6,8%), manteniéndose además la reducción en términos relativos por viajero transportado. Esta evolución puede asociarse a una mejora en los procedimientos de limpieza de vehículos y a una mayor racionalización en el uso de recursos en talleres y dependencias.

Por su parte, el consumo eléctrico muestra un incremento en términos absolutos, pasando de 14.761 kWh en 2024 a 16.336,82 kWh en 2025, lo que supone un aumento aproximado del 10,68%. No obstante, su peso dentro del conjunto de recursos continúa siendo reducido frente al consumo de carburante, principal fuente de consumo energético asociada a la actividad de transporte. Este incremento debe interpretarse en relación con las necesidades operativas de las instalaciones, pudiendo estar vinculado a mayores requerimientos en servicios auxiliares de nave y talleres, mantenimiento de equipos o variaciones en las condiciones de funcionamiento de las instalaciones. En cualquier caso, el comportamiento del consumo eléctrico continúa mostrando una tendencia relativamente estable en relación con el volumen de actividad desarrollado por la organización.

En conjunto, la evolución 2024–2025 confirma una mejora del comportamiento ambiental en materia de uso de recursos, especialmente en aquellos más significativos desde el punto de vista del impacto ambiental, como el carburante y el aceite motor. La reducción simultánea del consumo específico de combustible, de la huella de carbono y de determinados consumos auxiliares evidencia una tendencia positiva hacia la eficiencia operativa y la optimización del servicio prestado.

Como acciones conducentes para continuar mejorando el comportamiento ambiental, se plantea reforzar el seguimiento del consumo específico por línea y por vehículo, profundizar en la formación en conducción eficiente, avanzar en la renovación progresiva de flota hacia tecnologías de menor impacto ambiental, optimizar los procesos de mantenimiento preventivo para reducir consumos asociados y continuar promoviendo la sensibilización interna en materia de uso racional de recursos. Asimismo, se propone incorporar indicadores de intensidad ambiental por viajero y por kilómetro en el seguimiento trimestral del sistema, con el fin de anticipar desviaciones y consolidar la mejora continua del desempeño ambiental en ejercicios futuros.

5.5. Eficiencia energética total

La evolución de la Eficiencia Energética en el periodo expuesto a continuación, ha sido:

Año	Electricidad			Carburante Gasoil*	EFICIENCIA ENERGÉTICA TOTAL
	(kWh) total	(kWh) Energía verde	% uso energía verde	(kWh)	(kWh)
2018	18.913	13.832	73,13%	9.602.228,09	9.621.141,09
2019	16.303	11.634	71,36%	9.320.412,00	9.336.715,00
2020	12.887	9.884	76,69%	4.117.107,38	4.129.994,38
2021	14.221	10.735	76,49%	5.903.010,92	5.917.231,92
2022	15.324	11.755	76,71%	14.123.813,27	14.139.137,27
2023	14.907	11.431	76,69%	16.980.804,23	16.995.711,05
2024	14.760	1.031,65	8,7%	16.249.830,41	16.264.590,99
2025	16.336	1.209,16	9,2%	15.941.410,29	15.957.250,29

Año	Electricidad	Carburante Gasoil*	EFICIENCIA ENERGÉTICA TOTAL
	(kWh/vt*)	(kWh/vt*)	(kWh/vt*)
2018	0,10	51,77	51,88
2019	0,09	49,84	49,93
2020	0,10	32,66	32,76
2021	0,14	58,35	58,49
2022	0,04	38,10	38,14
2023	0,01	19,50	19,52
2024	0,01	20,35	20,36
2025	0,01	19,33	19,35

vt = viajeros transportados.

Para la conversión de litros de diésel en kWh, se han utilizado los siguientes datos: En el caso del gasóleo, varía en función de su composición exacta, pero el término medio es de 9,98 KWh/l PCI (Poder Calorífico Inferior) y 10,18 KWh/l PCS (Poder Calorífico Superior). Fuente: Agencia de Energía de Barcelona

Fuente:

- Electricidad: facturas de suministro de electricidad de nave talleres y taquillas.
- Carburante: facturas de suministro de combustible y control de repostajes de vehículos.
- Conversión de Litros de combustible en kWh: Agencia de Energía de Barcelona.

El cambio de compañía comercializadora de Energía que hicimos en el 2019 nos ha servido para reducir el consumo y utilizar los dos periodos de facturación para optimizar los consumos en las instalaciones.

BUSBAM no dispone de fuentes de energía renovables pero se ha seleccionado como compañía eléctrica de referencia a FENIE ENERGIA para la instalación de C/ Rubi en Almería. Ello supone en el último ejercicio que del total de consumo de energía, se tenga como base un comercializador de fuentes de energía renovable.

Este hecho se documenta en las Garantías de Origen, un instrumento expedido por la CNMC que acredita que una cantidad determinada de energía eléctrica, medida en MWh, se ha obtenido a partir de fuentes renovables, en un periodo determinado. Ha sido posible gracias a los propios activos de generación eólica y a la energía que ceden otros productores renovables a la compañía. Este sistema de garantías permite a cualquier cliente de Fenie Energía certificar que el origen de su consumo procede de fuentes renovables.

En este ejercicio, el caso de FENIE ENERGIA representa el 9,2% de la energía verde consumida en la instalación de la C/ Rubi en Almería según lo indicado en el informe publicado en la web y vigente en el momento de la elaboración de la presente Declaración (etiquetado del ejercicio 2024):

<https://gdo.cnmc.es/CNMC/accesoEtiquetado.do>

El resto de la energía “no verde”, corresponde al operador asignado e impuesto por las propias estaciones de viajeros, donde BUSBAM no puede seleccionar al comercializador.

Las emisiones de Alcance 2 se han calculado utilizando el método **location-based** conforme al factor de emisión nacional publicado por el MITECO. De acuerdo con las recomendaciones actuales del GHG Protocol, cuando existan instrumentos contractuales que acrediten el origen de la energía, las organizaciones podrán reportar adicionalmente las emisiones bajo el método **market-based**.

Desde el inicio de la serie histórica en 2018, la eficiencia energética de BUSBAM ha estado directamente vinculada al volumen de actividad operativa, al grado de ocupación de los servicios y a la estructura de la flota. En los primeros ejercicios se observa una intensidad energética por viajero elevada (51,88 kWh/vt en 2018), coherente con un menor número de viajeros transportados y una ocupación inferior de las expediciones. Posteriormente, en 2020 se produce una reducción significativa del indicador (32,76 kWh/vt) asociada a circunstancias coyunturales del sector transporte que afectaron al volumen de actividad, mientras que en 2021 se aprecia un repunte puntual hasta 58,49 kWh/vt como consecuencia de la recuperación progresiva del servicio con niveles de ocupación todavía reducidos.

A partir de 2022 se inicia una fase de mejora estructural del indicador energético por viajero transportado, coincidiendo con la consolidación del crecimiento de la actividad y el aumento progresivo del número de viajeros. En este contexto, los ejercicios 2023 y 2024 muestran valores estabilizados en torno a los 20 kWh/vt (19,52 kWh/vt y 20,36 kWh/vt respectivamente), lo que refleja una mejora muy significativa respecto a los primeros años de la serie.

En el ejercicio 2025 la eficiencia energética total se reduce de 20,36 kWh/vt en 2024 a 19,35 kWh/vt, lo que supone una mejora aproximada del 4,96%. Esta evolución resulta especialmente relevante al producirse en un contexto de incremento del número de viajeros transportados, confirmando que la mejora no responde a una reducción de actividad, sino a una optimización real del sistema de transporte.

El comportamiento del carburante (gasóleo), que constituye el principal componente del consumo energético total, pasa de 20,35 kWh/vt en 2024 a 19,33 kWh/vt en 2025. Esta reducción se encuentra alineada con la mejora del consumo específico de combustible analizada en apartados anteriores y se explica principalmente por la optimización operativa de rutas y expediciones, el incremento del grado de ocupación y la progresiva mejora en la gestión energética de la flota.

Por su parte, el consumo eléctrico de instalaciones presenta un ligero incremento en términos absolutos, pasando de 14.760 kWh en 2024 a 16.336 kWh en 2025. No obstante, su peso relativo dentro del consumo energético total continúa siendo muy reducido frente al carburante utilizado por la flota, por lo que su influencia en el indicador global de eficiencia energética resulta limitada.

En conjunto, la evolución 2024–2025 confirma una mejora en la intensidad energética por viajero transportado, reforzando la tendencia positiva observada tanto en la huella de carbono como en el consumo específico de combustible. La reducción simultánea de emisiones y del indicador energético por viajero evidencia un desacoplamiento progresivo entre el crecimiento del servicio prestado y el consumo energético asociado, consolidando un modelo operativo cada vez más eficiente desde el punto de vista ambiental.

Como acciones conducentes para la mejora del comportamiento energético, se propone reforzar el seguimiento del indicador kWh/vt por línea concesional, profundizar en la formación en conducción eficiente con enfoque específico en eficiencia energética, continuar con la renovación progresiva de flota hacia tecnologías de menor consumo específico y evaluar la viabilidad de incrementar el porcentaje de energía eléctrica de origen renovable en las instalaciones. Asimismo, se plantea integrar el análisis de eficiencia energética en la revisión por la Dirección, con seguimiento trimestral de indicadores clave, garantizando así la consolidación de la mejora continua en el desempeño energético del sistema.

5.6. Ocupación del suelo en relación a la Biodiversidad

Los suelos albergan una cuarta parte de la biodiversidad de nuestro planeta y forman unos de los ecosistemas más complejos de la naturaleza, con infinidad de organismos que interactúan y contribuyen a los ciclos globales que hacen posible la vida.

El suelo de las instalaciones de C/ Rubí en Almería, se encuentra totalmente impermeabilizado. Los procesos de lavado de vehículos y todas las escorrentías, van dirigidas a los separadores de hidrocarburos que son periódicamente revisados. Esto evita dañar la estructura y permeabilidad del suelo, conllevando el incremento de las escorrentías y de la erosión y eliminando la infiltración de agua, con la consiguiente ruptura del ciclo natural del suelo en caso de no tener la infraestructura que poseemos.

Año	Uso del suelo	
	M2 sup construida	(sup/empleados*)
2018	598 m2	16,16 m2 /emp
2019	598 m2	16,16 m2 /emp
2020	598 m2	12,45 m2 /emp
2021	598 m2	10,49 m2 /emp
2022	598 m2	5,58 m2 /emp
2023	598 m2	5,72 m2 /emp
2024	598 m2	5,92 m2 /emp
2025	598 m2	6,95 m2 /emp

Fuente:

- Superficie: Contratos de instalaciones de nave-talleres.
- Empleados: plantilla media de trabajadores en situación de alta seguridad social (sistema red TGSS) teniendo en cuenta los contratos a tiempo parcial.

No se incluyen dentro de este calculo los usos relativos a las taquillas propiedad de las Estaciones y Operadores que BUSBAM utiliza en base a sus necesidades que se encuentran debidamente controladas a través de su ubicación en Estaciones reguladas por la legislación vigente.

No se declaran los indicadores “superficie total en el centro orientada según la naturaleza” y “superficie total fuera del centro orientada según la naturaleza” pues la organización no dispone de áreas dedicadas a la conservación o restauración de la naturaleza, ni en sus instalaciones (nave taller y taquillas) ni fuera de ellas de propiedad.

Desde el inicio de la serie histórica en 2018, la superficie construida vinculada a las instalaciones de BUSBAM en C/ Rubí (Almería) se mantiene constante en 598 m², al tratarse de una infraestructura consolidada sin ampliaciones estructurales durante el periodo analizado. Por tanto, el impacto potencial sobre el suelo y la biodiversidad no ha variado en términos absolutos de ocupación física.

No obstante, el indicador relevante en este análisis es la relación entre superficie ocupada y número de empleados (m² por empleado), que permite valorar la intensidad de uso del suelo. En los primeros ejercicios (2018–2019), el ratio se situaba en 16,16 m² por empleado, reflejo de una estructura organizativa distinta y un menor dimensionamiento operativo. A partir de 2020 se observa una reducción progresiva del indicador, alcanzando valores mínimos en 2022 y 2023 (5,58 y 5,72 m²/empleado respectivamente), consecuencia del incremento de plantilla asociado a la ampliación del servicio y a la consolidación de concesiones.

En 2024 el ratio se mantiene en 5,92 m² por empleado, mostrando estabilidad en el dimensionamiento de la actividad respecto a la superficie disponible. En 2025 se registra un ligero incremento hasta 6,95 m² por empleado, lo que puede explicarse por variaciones en la plantilla media anual. No obstante, este aumento no implica una mayor ocupación física del suelo, sino un ajuste en la relación superficie/empleado derivado de la estructura organizativa.

Desde el punto de vista ambiental, es relevante destacar que la totalidad del suelo de las instalaciones se encuentra impermeabilizado y dispone de sistemas de recogida y control de escorrentías, así como separadores de hidrocarburos debidamente revisados, lo que minimiza el riesgo de contaminación del suelo y de afección indirecta a la biodiversidad. La estabilidad de la superficie ocupada a lo largo del periodo analizado evidencia que no se han

producido ampliaciones ni nuevas afecciones territoriales, manteniéndose el impacto físico sobre el entorno constante.

En conjunto, la evolución 2024–2025 confirma que el impacto sobre la biodiversidad vinculado a la ocupación del suelo se mantiene estable y controlado, sin incremento de superficie artificializada y con sistemas preventivos implantados para evitar afecciones al medio.

La actividad de mantenimiento y talleres se realiza en un polígono industrial urbanizado, por lo que no afecta a la biodiversidad o medio natural.

6. Cumplimiento de la Legislación Ambiental

La Dirección de BUSBAM, ha declarado y comunicado públicamente a todas las partes interesadas a través de la Política Corporativa en Rev. 10 de Enero de 2019 una declaración expresa responsable comprometiéndose al cumplimiento de las obligaciones establecidas y a la normativa que sea de aplicación además de todos los requisitos contractuales, incluyendo las limitaciones legales, políticas, financieras y técnicas.

BUSBAM posee un registro donde se identifica la legislación aplicable de calidad, seguridad vial, medio ambiente, riesgos laborales y seguridad en el transporte terrestre junto con la evaluación del cumplimiento legal de la misma. Este registro se actualiza semestralmente por el responsable del Sistema de Gestión. Estos Requisitos constituyen un punto de referencia para la Identificación y Evaluación de los Aspectos significativos de la empresa.

Dentro de la normativa vigente a día de hoy, se destacan en el siguiente cuadro algunas de las más relacionadas con el desempeño ambiental de la empresa:

Área	Legislación	Requisitos aplicables	Cumplimiento	Evidencia del cumplimiento
Autorización para la actividad	Ordenanza Municipal de Licencias de Apertura y Obras Decreto 297/1995, Art. 9	Licencia municipal	Si	Licencia municipal EXP.82/2014 del Ayto. Almería Licencia Estación Sur Madrid Ref. 102/97/00489 del 27/08/1998, contrato de alquiler para oficinas en la estación.
	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres (BOE nº 182, de 31/07/1987) Real Decreto Legislativo 339/1990, de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE nº 63, de 14/03/1990) Ley 18/1989, de 25 de julio, sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE nº 178, de 27/07/1989)	Tarjeta de transporte en vigor	Si	Tarjeta de transporte con nº 11813175-1, válida hasta el 31/07/2026
	Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre (BOE núm. 213, de 5 de septiembre de 2015)	Registro Empresa Licitadora	Si	Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público del 16/11/2015
Emisiones	Ley Autonómica 7/2007, Art. 55	Inspecciones obligatorias a vehículos	Si	Certificados de ITV en vigor para cada uno de los vehículos dentro de los registros independientes.

Área	Legislación	Requisitos aplicables	Cumplimiento	Evidencia del cumplimiento
Residuos	Ley Autonómica 7/2007 Decreto 283/1995, de 21/11/1995, Reglamento de RESIDUOS de la Comunidad Autónoma de Andalucía. (BOJA nº 161, de 19/12/1995) Orden /2002, de 12/07/2002, Se regulan los documentos de control y seguimiento a emplear en la recogida de Residuos PELIGROSOS en pequeñas cantidades. (BOJA nº 97, de 20/08/2002) Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía. (BOJA núm. 81 de 26 de abril de 2012)	Inscripción como pequeño productor de residuos	Si	Fecha de alta y código de Pequeño Productor de Residuos P04-3705
		Contrato con gestor de residuos peligrosos	Si	Fecha del contrato y nº de autorización del gestor Documentos de aceptación de residuos DA30040000330320156754834 ERTSOL - AN0038
		Declaración anual de residuos	Si	Declaración presentada en vigor Códigos LER y cantidades declaradas Febrero 2026
Suelos	Ley Autonómica 7/2007, Art. 91 Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados	Informe preliminar de suelos	Si	Registro de presentación del Informe Preliminar de Situación de Suelos vigente 10/011677.9/12 12/01/2012
Seguridad Industrial	Orden de 17/05/2007, Se regula el Régimen de Inspecciones Periódicas de las Instalaciones Eléctricas de BAJA TENSIÓN y revisión de instalación eléctrica de tomas de tierra	Instalación eléctrica BT certificada por empresa autorizada	Si	Certificado de instalación emitido por empresa autorizada Grupo Ortiz 02/02/2026
	Decreto 59/2005, que regula el procedimiento para la Instalación, Ampliación, Traslado y Puesta en Funcionamiento de los ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES	Inspecciones obligatorias a compresor	Si	Informes de inspecciones realizadas por OCAs CONCERTI. 27/02/2026 valida hasta 24/02/2029

Área	Legislación	Requisitos aplicables	Cumplimiento	Evidencia del cumplimiento
Seguridad Industrial	Real Decreto 1427/1997, de 15 de septiembre, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 03 «Instalaciones petrolíferas para uso propio».	Deposito de combustible	Si	Certificado de instalación de ELECTROMECICA Alvaro S.L. y certificado de inscrrpcion en Industria de fecha 24/03/2025
Vertidos	Ley Autonómica 9/2010, de 30/07/2010, De Aguas de Andalucía.	Contrato con empresa gestión vertidos	Si	Contrato con empresa municipal de gestión de aguas AQUALIA CONTRATO 10401-1/1-166717
Responsabilidad civil	RD Legislativo 8/2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor	Seguro de responsabilidad civil acorde a la actividad desarrollada	Si	Nº de póliza, fecha de validez y coberturas incluidas AXA 7293530026 (Instalaciones, SOVI, vehículos)
Prevención contra incendios	Real Decreto 513/2017. Reglamento de instalaciones de protección contra incendios. RD 486/1997, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.	Revisión anual de equipos PCI	Si	Certificado emitido por empresa autorizada y núm. de autorización de la empresa emisora DRAGO CONTRA INCENDIOS M-1907942 RAUL GRANERO PADILLA, INGENIERO TECNICO INDUSTRIAL, 45583514K, COLEGIADO Nº 1097
		Revisión trimestral de equipos PCI	Si	Certificado o formato correspondiente a la revisión trimestral realizada Realizado en fechas trimestrales de 2025. DRAGO 24/11/2025

7. Registro EMAS

El objeto de esta Declaración Ambiental es cumplir con los requisitos establecidos para la inscripción de la empresa en el registro EMAS.

BUSBAM está actualmente inscrita en el Registro de Centros Eco auditados con el número ES-AN-000118, para sus instalaciones de Almería, y con el alcance de la certificación que comprende el transporte público regular de viajeros por carretera.

8. Comunicación, participación y consulta

Comunicación



Participación y Consulta



Se ha divulgado a todas las partes interesadas a través de la publicación en la página web tanto de la política corporativa como copia de la Declaración Ambiental vigente en www.busbam.com donde constarán también toda la información sobre los aspectos e impactos medioambientales indirectos que sean significativos y todos aquellos directos que se encuentran relacionados en los cuadros anteriormente indicados.

De igual forma, se pone a disposición de las partes interesadas del correo electrónico calidad@busbam.com para aportar cuantas sugerencias e iniciativas en materia ambiental resulten adecuadas para mejorar el desempeño de la organización en esta materia.

En el marco del Sistema de Gestión Ambiental, BUSBAM promueve activamente la comunicación interna, la participación y la consulta del personal en relación con los aspectos ambientales y de seguridad asociados a su actividad. Con este objetivo, la organización desarrolla de forma periódica acciones de formación y sensibilización dirigidas a los trabajadores, orientadas a reforzar el conocimiento de los procedimientos ambientales, el uso responsable de los recursos y la correcta actuación ante situaciones de emergencia. Durante el ejercicio se han llevado a cabo diversas acciones formativas dirigidas al personal de la empresa, centradas en la concienciación ambiental, la prevención de riesgos y la correcta aplicación de los procedimientos establecidos en el sistema de gestión.

Asimismo, dentro del programa de preparación y respuesta ante emergencias, el día **3 de febrero de 2026** se realizó un simulacro de emergencia en las instalaciones de **C/ Rubí nº 12 (Almería)** consistente en la recreación de un conato de incendio en la zona de oficinas, originado en una estufa eléctrica. Durante el ejercicio se verificó el funcionamiento de los sistemas de alarma, la actuación del personal designado para emergencias, el uso de medios de extinción y el proceso de evacuación y recuento de trabajadores en el punto de encuentro. El simulacro permitió comprobar la eficacia de la organización de respuesta, la capacitación del personal y la adecuación de los medios disponibles, concluyéndose que los tiempos de actuación y la coordinación entre los trabajadores resultaron adecuados, desarrollándose el ejercicio con normalidad y cumpliéndose los objetivos previstos.

Estas actuaciones contribuyen a reforzar la implicación del personal en el funcionamiento del sistema de gestión ambiental y en la mejora continua del comportamiento ambiental de la organización, asegurando que los trabajadores conocen los procedimientos aplicables, participan activamente en su implantación y están preparados para responder de forma eficaz ante posibles situaciones de emergencia.

9. Responsabilidad local

BUSBAM solicitara de forma anual, información registral a las Administraciones Publicas competentes en materia de medio ambiente donde se encuentra la sede social sobre la existencia de antecedentes en materia ambiental que puedan ser significativos para esta Declaración.

10. Periodo de vigencia de la Declaración Ambiental

El presente documento se ha redactado en FEBRERO de 2026, por lo que se considera vigente, salvo que se produzcan cambios significativos en la actividad o los aspectos ambientales de la empresa.

Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental	Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental	Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental	Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental
2020	2021	2022	2023
Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental	Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental	Verificación del SGA y validación de la Declaración Ambiental	
2024	2025	2026	

11. Validación de la Declaración Ambiental

La Declaración Ambiental ha sido validada por OCA Instituto de Certificación, S.L. (Unipersonal) (OCA GLOBAL), verificador ambiental acreditado ENAC con numero ES-V-0018 Verificador Medioambiental con fecha

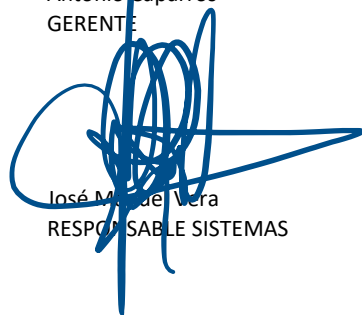
Este documento ha sido validado en 7 de Septiembre de 2026

12. Aprobación del documento

El presente documento ha sido aprobado y revisado por las funciones siguientes:



Antonio Caparros
GERENTE



José Manuel Vera
RESPONSABLE SISTEMAS