

ANEJO III

ESTUDIO DE ANÁLISIS DE RIESGOS Y PROTECCIÓN CIUDADANA

ÍNDICE

1. INFORMACION PREVIA

- 1.1. OBJETO.
- 1.2. MARCO LEGAL.
- 1.3. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

2. ANALISIS DE RIESGOS NATURALES Y TECNOLOGICOS DEL AMBITO TERRITORIAL

- 2.1 DEFINICION DE RIESGO.
- 2.2 CLASIFICACION DE LOS RIESGOS.
- 2.3 METODO DE EVALUACION DE LOS RIESGOS
- 2.4 VALORACION DE LOS RIESGOS.

3. PLAN DE ACTUACION ANTE SITUACIONES DE RIESGO

5. CONCLUSIONES

1. INFORMACIÓN PREVIA

1.1. OBJETO

El presente estudio desarrolla el análisis de riesgos y protección ciudadana del Plan Parcial en cumplimiento a lo establecido en el art. 12 *la Ordenación del Territorio y el Urbanismo como prevención de los riesgos* de la ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León, donde se establece en su apartado primero que *Los instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico serán sometidos a informe preceptivo del órgano competente en materia de protección ciudadana, en relación con las situaciones de riesgo que pueda provocar el modelo territorial adoptado en ellos*, y para dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 7 "Acceso" del Decreto 28/2010, de 22 de Julio, por el que se aprueban la Norma Técnica Urbanística sobre Equipamiento Comercial de Castilla y León, en donde se establece en su apartado d) que *El planeamiento habilitante debe garantizar una evacuación rápida y segura en caso de incendio, contaminación, accidente o cualquier riesgo para la población*.

Se analizan los riesgos, tanto naturales como tecnológicos de la parcela objeto de actuación del Plan Parcial para la ordenación detallada del sector S-37 Cortes, con especial atención a la afectación por la planificación de:

- Establecimiento SEVESO, afectado por el R.D. 1254/1999.
- Plan de inundaciones de Castilla y León (INUNCyL).
- Plan de Incendios Forestales de Castilla y León (INFOCAL).
- Plan de Accidentes en el Transporte de Mercancías peligrosas por Ctra. Y FF.CC. (MPCyL).
- Plan de Emergencia Nuclear de Burgos (PENBU).
- Plan de Emergencia Municipal de Burgos (PEMBUR).
-

1.2. MARCO LEGAL

El principal marco legal no exhaustivo a tomar en consideración en el municipio de Burgos es el siguiente:

- Ley 4/2007, de 28 de marzo de Protección Ciudadana de Castilla y León.
- Real Decreto 1254/1999, de 16 de Julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. (SEVESO).
- Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que interviene sustancias peligrosas.
- Plan de Emergencia Nuclear exterior a la central Nuclear de Santa María de Garoña (Burgos). (PENBU)
- Plan Territorial de Protección Civil de Castilla y León. (PLANCAL)
- Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de Castilla y León. (MPCyL).
- Plan de Protección Civil ante el riesgo de inundaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (INUNCyL).
- Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de Incendios Forestales de Castilla y León. (INFOCAL)
- Plan de Emergencia Municipal de Burgos. (PEMBUR)

1.3. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

De la medición topográfica realizada se deduce una superficie neta en el ámbito del sector es de 128.789 m².

El sector S-37 está situado al sur del término municipal de Burgos, contiguo al barrio de Cortes y lindante con la autovía A-1 y su salida 238, el contiguo barrio de Cortes, núcleo aislado distante un km aproximadamente del casco urbano.

El ámbito de ordenación está delimitado por los siguientes sistemas:

- Norte, vía de acceso al barrio de Cortes, designada como 4-VG, con carácter de sistema general, con longitud de aproximadamente 250 m.
- Sur, autovía A-1, en el tramo que circunvala Burgos por el Sur con la denominación de BU-30. Tiene en el tramo que hace frente al sector S-37 una sección de 36 m. con mediana que separa los sentidos de circulación y dos carriles cada sentido más arcén.
- Este, calle Diego de Mendieta del barrio de Cortes, en ámbito de suelo urbano correspondiente al antiguo sector S-20, hoy urbanizado y edificado, integrado por tanto como suelo urbano del barrio.
- Oeste, vía de salida 238 de la A-1, conocida como penetración de Cortes, que enlaza con la BU-11 ronda Sur de Burgos y da acceso al casco urbano.

2. ANALISIS Y RIESGOS

2.1 DEFINICIÓN DE RIESGO

El Plan de Emergencias Municipal de Burgos, establece que los riesgos se pueden definir de varias maneras, una de las definiciones más común aceptadas la de *"proximidad de una contingencia"*, pero existen otras maneras distintas de definir el riesgo: *"el riesgo es un estado latente de peligro que, ante la presencia de un elemento desencadenante, puede desembocar en un suceso indeseable (accidente o siniestro)"*, *"el riesgo de un suceso futuro, probable, incierto e independiente de la voluntad de las personas, que de tener lugar causa unas consecuencias no deseables"*.

Un siniestro o accidente, es el resultado del desencadenamiento de alguno de los riesgos presentes con los que convivimos, de modo que generan daños y pérdidas.

La clasificación se establece por su origen como riesgos naturales y riesgos tecnológicos o antrópicos. Los riesgos naturales tienen su origen en los fenómenos naturales de rango extraordinario y los riesgos antrópicos están originados o desencadenados por las actividades humanas.

La catástrofe es el efecto perturbador que provoca sobre un territorio y la sociedad asentada en el mismo, pueda verse afectado por un fenómeno natural de rango extraordinario.

Desastre es cuando consecuencias provocadas por la concurrencia de este episodio natural alcanza tal magnitud que se ocasionan situaciones dramáticas en la población y las pérdidas económicas y sociales (bienes y vidas humanas) con muy elevadas.

La presencia inevitable de los riesgos produce inseguridad, de modo que es preciso buscar las pautas de conducta que disipen esa inseguridad y proporcionen la tranquilidad necesaria. Para conseguir esta relativa tranquilidad, se ha de buscar, por tanto, una protección contra el accidente y con la misma se intentará alcanzar el máximo grado de seguridad posible. Para alcanzar relativos niveles de protección, es necesario conocer los riesgos presentes para poder protegernos de los posibles accidentes. Con este conocimiento de los riesgos, se puede reducir la ocurrencia de los mismos o cuando menos minimizar de una manera notable sus efectos.

2.2 CLASIFICACION DE LOS RIESGOS

Para el estudio de los riesgos del ámbito a estudiar se han clasificado los riesgos en RIESGOS NATURALES, consecuencia de episodios asociados en su totalidad a causas naturales y RIESGOS TECNOLÓGICOS, producidos directa o indirectamente por el hombre y sus actividades en el entorno social.

Los riesgos tecnológicos se relacionan con las actividades humanas e incluyen las estructuras fijas o móviles construidas por el hombre, los riesgos derivadas del uso y aplicación de las tecnologías, y los ocasionados por las concentraciones humanas, provocados por la aglomeración de personas en lugares y momentos determinados.

Los riesgos naturales se encuentran constituidos por aquellos elementos o procesos del medio físico o biológico, perjudiciales para el hombre y sus actividades. Son causados por fuerzas ajenas al hombre y pueden dar lugar a sucesos extremos de carácter excepcional originando situaciones de grave peligro, catástrofe o calamidad pública. En definitiva, son los riesgos que tiene su origen en fenómenos naturales, condicionados por las características geográficas, geológicas o particulares de cada región determinada.

De acuerdo con los riesgos planteados en el Plan de Emergencia Municipal de Burgos (PEMBUR), los RIESGOS TECNOLÓGICOS son los siguientes:

1. Riesgos en el transporte:
 - a) Transporte por carretera.
 - b) Transporte por ferrocarril
 - c) Transporte aéreo.
2. Transporte de mercancías peligrosas
3. Incendio y explosión.
 - a) Urbano.
 - b) Industrial.
4. Riesgo químico. Explosión y deflagración industrial
5. Concentraciones humanas.
6. Contaminación.
 - a) Contaminación del aire.
 - b) Contaminación del agua.
 - c) Contaminación del suelo.
7. Riesgos sanitarios.
8. Falta de abastecimiento y fallo en los servicios esenciales:
 - a) Luz.
 - b) Agua.
 - c) Gas.
 - d) Telecomunicaciones.
 - e) Carretera.

Los RIESGOS NATURALES son los siguientes:

9. Inundación.
10. Meteorológicos:
 - a) Olas de calor.
 - b) Olas de frío. Nevadas. Heladas.
 - c) Sequía.
 - d) Grandes Tormentas
 - e) Nieblas.
 - f) Fuertes vientos.
11. Movimientos sísmicos.
12. Movimientos de ladera.

- 13. Expansividad del terreno.
- 14. Colapso de suelos
- 15. Incendio forestal

A estos riesgos identificados por el PEMBUR, añadiremos el análisis del Riesgo Tecnológico Nuclear.

2.3 METODO DE EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS

Para valorar y priorizar de alguna manera estos riesgos, es necesario efectuar una valoración estimativa del riesgo y como es lógico prever sus consecuencias. El análisis comparativo de los riesgos incluye su probabilidad de ocurrencia y las consecuencias desfavorables para la población, sus bienes y el medio ambiente.

Dentro de los datos de interés a la hora de priorizar los riesgos, destacan los siguientes: gravedad de los efectos, probabilidad de ocurrencia, población expuesta, etc.

Este método es el elegido por el PLANCAL, Plan Territorial de Protección Civil de Castilla y León, R.D. 130/2003, porque *tiene su aplicación cuando no es preciso un análisis exhaustivo de las causas de los accidentes y basta una idea de la frecuencia con que cabe esperar dichos accidentes o fijar una valoración de los daños esperada.*

Para evaluar los riesgos se utilizan tres niveles: Bajo, Medio o Alto. También se definen cinco categorías tanto para la probabilidad como sus consecuencias, representado sobre unos ejes de coordenadas. Además, se asignan valores a cada categoría, considerando el producto entre ambos como estimación del riesgo relativo.

La fórmula a utilizar es: $R = P \times C$ (Riesgo = Probabilidad x Consecuencia)

Siendo la Probabilidad, factor R_r :

CATEGORÍA 1: Valor 5: Acontecimiento muy poco probable, pero posible. Periodo de retorno mayor a 10 años.

CATEGORÍA 2: Valor 12: Acontecimiento raro, pero que ha ocurrido en alguna ocasión. Periodo de retorno 5-10 años

CATEGORÍA 3: Valor 20: Acontecimiento poco frecuente. Periodo de retorno entre 3-5 años. Riesgo al que por su frecuencia aleatoria no se le puede atribuir una frecuencia determinada.

CATEGORÍA 4: Valor 35: Acontecimiento relativamente frecuente. Periodo de retorno mayor entre 1- 3 años.

CATEGORÍA 5: Valor 50: Acontecimiento frecuente. Periodo de retorno inferior a 1 año.

Siendo la Consecuencia más desfavorable, factor I_d :

CATEGORÍA 1: Valor 15: Consecuencias menores. Sólo cabe esperar pequeños daños materiales.

CATEGORÍA 2: Valor 50: Consecuencias significativas: Pueden producirse daños materiales limitados en alcance e importancia. Sólo puede esperarse lesiones para individuos con condiciones de salud susceptibles de tener complicaciones.

CATEGORÍA 3: Valor 100: Consecuencias serias: Daños materiales considerables. Posibilidad de lesiones y/o muertes, si no se toman las medidas correctivas eficaces con rapidez. Efectos adversos al medio ambiente en zonas relativamente limitadas.

CATEGORÍA 4: Valor 220: Consecuencias críticas: Daños materiales importantes. Posibilidad de la existencia de varios heridos y/o muertos. Alteraciones importantes al medio ambiente en zona amplias.

CATEGORÍA 5: Valor 350: Consecuencias catastróficas: Daños materiales irreparables. Cabe esperar que un elevado número de personas se vean afectadas en su vida o su salud. Alteraciones graves en el medio ambiente de zonas muy extensas.

Siendo el método de valoración de riesgos, valores I_r

El producto de ambos factores es el I_r ($I_r = R_r \times I_d$) que se clasifica en tres niveles

VALORACION	$I_r < 1.000$:	RIESGO BAJO
	$1.000 \leq I_r \leq 3.000$:	RIESGO MEDIO
	$I_r > 3.000$:	RIESGO ALTO

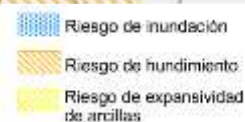
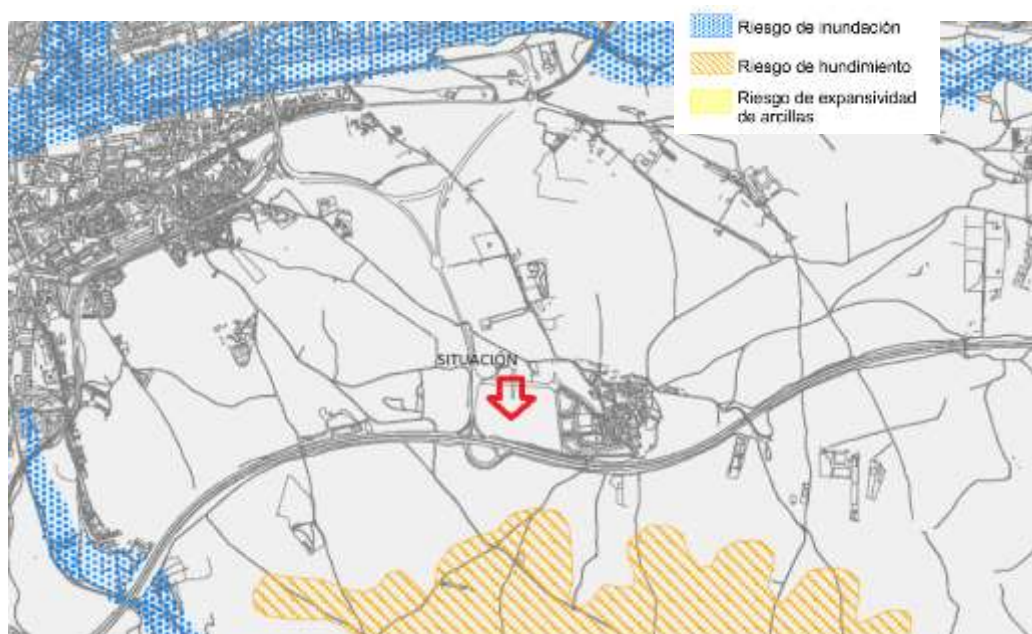
2.4 VALORACION DE LOS RIESGOS

Se ha estudiado la situación de la finca y los riesgos tanto naturales como tecnológicos capaces de generar grave riesgo para la población, correspondiente al ámbito de actuación propio de la Protección Civil. Dentro de este ámbito se pueden analizar los siguientes riesgos específicos:

2.4.1. RIESGO DE INUNDACIONES

El ámbito del plan parcial carece de cursos de agua de cualquier tipo, tampoco vaguada o depresión. Está limitado al sur por la plataforma de la autovía A-1 situada a cota varios metros mas alta que la plataforma de edificación y urbanización en que se desarrollan los usos del sector, siendo este borde Sur el de mayor cota, que se reduce en sentido Norte.

Al norte del territorio objeto de ordenación se sitúa el río Arlanzón que pertenece a la Confederación Hidrográfica del Duero, a una distancia de 1.800 m y cota inferior en unos 70 m. En base a los datos disponibles de zonas inundables obtenidos de la Confederación en la zona y los datos obtenidos sobre inundabilidad del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, se desprende que la elevación respecto al curso del río y suficiente distancia evitan que eventuales crecidas produzcan afecciones sobre la finca.



Según figura en el Plan General la línea de periodo de retorno de 100 años T100 se encuentra fuera de los límites de la zona de actuación.

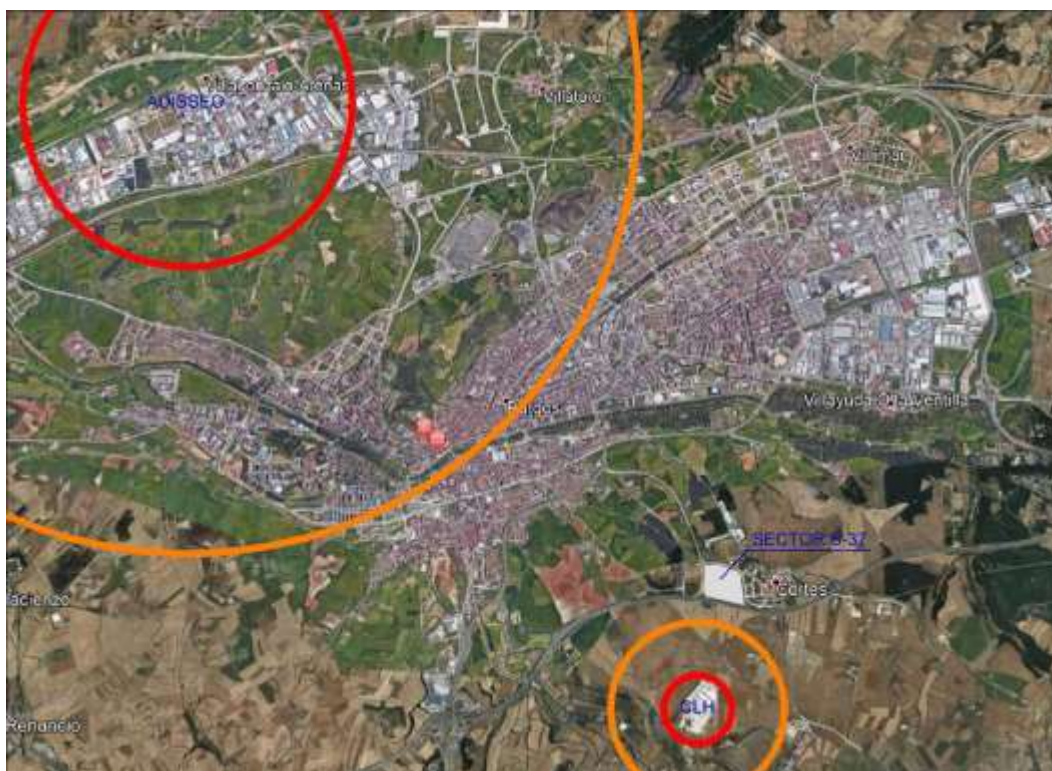
2.4.2. RIESGO ASOCIADO A EMPRESAS AFECTADAS POR LA NORMATIVA SEVESO RD 1254/1999.

Se ha estudiado las empresas químicas afectadas a nivel superior según el RD 1254/1999 existentes dentro del entorno de la finca objeto del Plan Parcial. Según las consultas realizadas al Servicio de Protección Civil del Ayuntamiento de Burgos existen 2 empresas afectadas a nivel superior en el entorno de la ciudad de Burgos y sus respectivas zonas de alerta e intervención son las siguientes:

- ADISSEO ESPAÑA S.A: Calle Merindad de Castilla la Vieja 2, Polígono Villalonquéjar:
Radio de intervención: 1.745 m.
Radio de alerta: 4.723 m.
- CLH: Carretera del Ecoparque S/N
Radio de intervención: 367 m.
Radio de alerta: 729 m.

Existe un establecimiento más con Plan de Emergencia Exterior (PEE) homologado de acuerdo con el real Decreto citado.

- L'OREAL Cale López Bravo 87, polígono Villalonquéjar



Radios de intervención y alerta de las instalaciones industriales Adisseo y CLH.

El territorio objeto del Plan Parcial no se encuentra afectada por las zonas de intervención o alerta definitivas Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz Básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que interviene sustancias peligrosas.

2.4.3. RIESGO ASOCIADO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA O FERROCARRIL

En relación al Transporte de Mercancías peligrosas por carretera, indicar que los terrenos incluidos en el Plan Parcial del sector S-37 Cortes se sitúan contiguos a la autovía A1, existiendo un flujo considerable de mercancías peligrosas que transitan en las por esta ruta internacional. El PEMBU se refiere a este riesgo valorando la intensidad del tráfico con mercancías peligrosas entre otras por la A-1: *"Las vías de ronda ya construidas, permiten el acceso de las MMPP a los polígonos industriales sin pasar por las proximidades de las zonas habitadas, con la excepción del núcleo de Cortes, próximo a la N-1"*

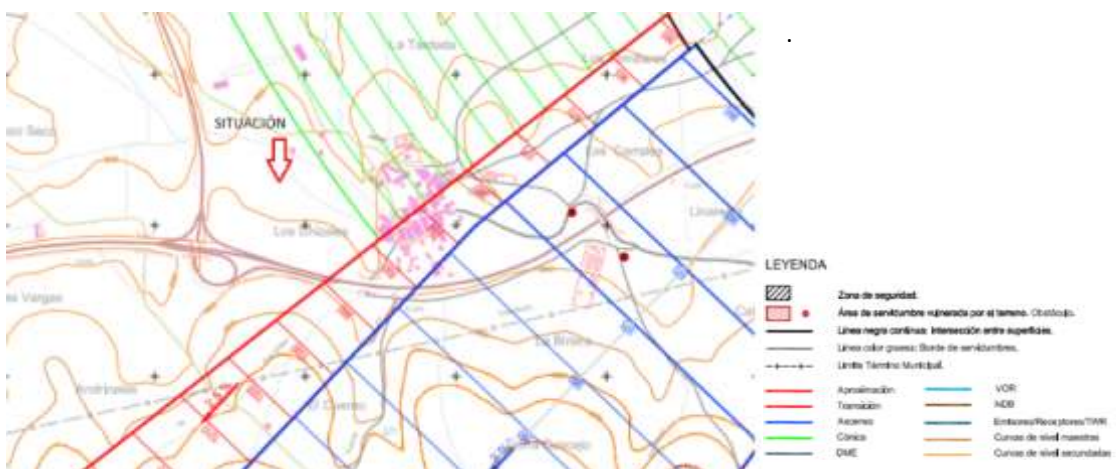
En el Plan Parcial se definen las zonas ocupables por las edificaciones dentro del sector, dichas zonas, respetan y superan las distancias marcadas por la normativa sectorial de carreteras. Se estima que la distancia, respecto del eje de los viales adyacentes, a la que se encuentra la envolvente de las edificaciones previstas es adecuada, reduciendo de esta forma el impacto que un posible accidente de un transporte de mercancías peligrosas en las cercanías. La probabilidad de accidente de mercancías peligrosas en las inmediaciones, por la frecuencia y proximidad de la autovía A-1, debe considerarse como de riesgo medio.

En relación al Transporte de Mercancías Peligrosas por ferrocarril indicar que existe un ramal de mercancías que sirve al polígono industrial Gamonal-Villímar, al norte del sector con una distancia mínima de 3,3 km. Estando la estación de mercancías a distancia superior a los 4 km. La línea de FFCC Madrid-Irún se sitúa a distancias aún superiores. La gran distancia a salvar entre las líneas de ferrocarril y el sector hace que un accidente de ferrocarril en el que estén implicadas mercancías peligrosas no tenga previsiblemente, afección sobre la finca objeto del Plan Especial por lo que se puede considerar el riesgo bajo.

2.4.4. RIESGO ASOCIADO A OTRAS ACTIVIDADES CERCANAS

Se han estudiado que otras actividades se realizan en el entorno de los terrenos del sector objeto de Plan Parcial para determinar posible impacto catastrófico en caso de accidente.

Dentro de este apartado se puede hacer referencia a la situación cercana de los conos de aproximación y elevación de la pista del Aeropuerto de Burgos. A este respecto, aunque se sitúa a 5 km. del aeropuerto, el sector se encuentra tangente a esos conos, siendo estas zonas estadísticamente definidas como las de baja probabilidad de accidente aéreo.



Se valora la distancia al aeropuerto y la situación objetivamente exterior a los conos de aproximación y despegue, por lo que el riesgo asociado a este evento catastrófico, en lo que la finca objeto de estudio se refiere, es bajo

3. TABLA VALORACION DE RIESGOS

Conforme a lo indicado en apartados anteriores y al método de evaluación de riesgos del punto anterior se realiza una tabla con la valoración genérica de riesgos catastróficos:

RIESGO	VALORACION SEGÚN UBICACIÓN DEL SECTOR	
RIESGOS TECNOLOGICOS		
NUCLEAR		BAJO
TRANSPORTE	Carretera	MEDIO
	Ferrocarril	BAJO
	Aéreo	BAJO
	Mercancías Peligrosas	MEDIO
INCENDIO Y EXPLOSION		MEDIO
QUIMICO		BAJO
RIESGOS NATURALES		
INUNDACION		BAJO
METEOROLÓGICO	Olas de frio, nevadas, heladas	ALTO
	Olas de calor	MEDIO
	Tormentas	MEDIO
	Nieblas	MEDIO
	Fuertes vientos	MEDIO
SISMICO		BAJO
MOVIMIENTO DE LADERA		BAJO
EXPANSIVIDAD DEL TERRENO		BAJO
INCENDIO FORESTAL		MEDIO

4. PLAN DE ACTUACION ANTE SITUACIONES DE RIESGO

Según se indica en la norma básica de Autoprotección RD 393/2007, los Centros y Establecimientos y dependencias, dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, incluidas en el Anexo I del citado Real Decreto están obligados a la redacción e implantación de un Plan de Autoprotección.

Por lo tanto, previo a la puesta en funcionamiento a la actividad, los establecimientos comerciales deberán valorar, en base a las características de su actividad, si están obligados a la realización de Planes de Autoprotección, y en su caso redactarlo e implantarlo.

En todo caso, en base al art.20 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en todo centro de trabajo se deberá disponer de medidas de emergencia y atención de primeros auxilios.

Según lo indicado en los puntos anteriores, bien en el Plan de Autoprotección o bien en el documento de medidas de emergencia, cada establecimiento deberá tener contemplado las medidas de seguridad necesarias para minimizar los riesgos internos asociados a la actividad desarrollada y los riesgos externos, en especial, los catastróficos estudiados en el presente Estudio de Seguridad Ciudadana y Protección Civil.

La normativa de referencia para la realización de planes de Autoprotección es:

- Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- Real Decreto 1468/2008, de 5 septiembre por el que se modifica el Real Decreto 93/2007, de 23 de marzo.

El Plan de Autoprotección integrará los planes de autoprotección de las distintas actividades que compondrán el parque comercial, donde se contemplarán los riesgos particulares de cada una de las actividades que contengan.

Este Plan de Autoprotección desarrollará la adecuada preparación de la estructura organizativa, y la disponibilidad de los medios humanos y materiales necesarios para luchar contra las emergencias, requieren conocer qué puede pasar, y cuáles pueden ser sus consecuencias.

La emergencia más frecuente en todas las actividades comerciales que se implanten en el gran establecimiento comercial colectivo, y la más destructiva, es el incendio. Un incendio puede tener como consecuencias lesiones personales y daños materiales por efecto del humo y el calor, o por el contacto directo con las llamas. En muchas ocasiones, será necesaria la evacuación de los trabajadores y clientes, la prestación de los primeros auxilios y, siempre, la acción de extinción o lucha contra incendios para controlar el fuego y extinguirlo o evitar su propagación.

Para la redacción del Plan de autoprotección y las medidas de emergencia se deberá contemplar las características del incidente contemplado, procediéndose a evacuar el establecimiento (caso de incendio, explosión, amenazas de bomba, etc.), o confinar a los usuarios (caso de accidentes exteriores en los que estén implicadas mercancías peligrosas), según sea el caso.

Los expertos en esta materia consideran que la organización de emergencia contra los incendios es la base más firme para hacer frente a otras emergencias que puedan presentarse, tales como accidentes de trabajo, amenaza de bomba, explosiones, inundaciones y otras emergencias de origen natural.

El Plan de Autoprotección deberá desarrollarse en 9 capítulos, que describimos a continuación:

- Capítulo 1. Identificación de los titulares y del emplazamiento de la actividad.
- Capítulo 2. Descripción detallada de la actividad y del medio físico en el que se desarrolla.
- Capítulo 3. Inventario, análisis y evaluación de riesgos.
- Capítulo 4. Inventario y descripción de las medidas y medios de autoprotección.
- Capítulo 5. Programa de mantenimiento de instalaciones.
- Capítulo 6. Plan de actuación ante emergencias.
- Capítulo 7. Integración del plan de autoprotección en otros de ámbito superior.
- Capítulo 8. Implantación del Plan de Autoprotección.
- Capítulo 9. Mantenimiento de la eficacia y actualización del Plan de Autoprotección.
- Anexo I. Directorio de comunicación.
- Anexo II. Formularios para la gestión de emergencias.
- Anexo III. Planos.

5. PLAN DE AUTOPROTECCION DE UNA GRAN ESTABLECIMIENTOCOMERCIAL COLECTIVO

El Plan de Autoprotección pretenderá conseguir que cualquier incidente que pueda afectar a las instalaciones del Gran Establecimiento Comercial Colectivo, tenga una incidencia mínima o nula sobre:

- Las personas (Clientes, Visitas y Empleados)
- Las propias instalaciones
- La continuidad de las actividades.

Para conseguirlo, deber lograrse la coordinación, en tiempo y lugar, en caso de emergencia, de las personas afectadas y de los medios de protección existentes de tal manera que se usen eficazmente para lograr, según la emergencia:

- Una rápida evacuación de los locales
- El control de la emergencia.

- La limitación de los daños materiales

La adecuada preparación de la estructura organizativa, y la disponibilidad de los medios humanos y materiales necesarios para luchar contra las emergencias, requieren conocer qué puede pasar probablemente, y cuáles pueden ser sus consecuencias.

4. CONCLUSIONES.

De acuerdo con lo expuesto puede concluirse que el ámbito territorial afectado por el presente Plan Parcial, objeto del estudio de riesgos, no se encuentra afectado por riesgos que de forma cuantitativa y cualitativa se consideren incompatibles con el/los usos permitidos, no siendo necesario establecer medidas especiales ni otras modificaciones en este documento.

En Burgos a 20 de abril de 2021