

una densidad de 2 uds/m<sup>2</sup>, 22 uds de pino piñonero distribuidos en el espacio no ocupado.

— Las tierras y rocas procedentes del movimiento tierras serán retiradas en contenedores a vertedero autorizado.

— Aplicación de pintura sobre el muro del cerramiento de un color acorde con el entorno.

En el capítulo décimo “Periodo de elocución de las medidas correctoras” se establece en primer lugar que se realizará la retirada de la tierra y rocas a vertedero autorizado, posteriormente la aplicación de la pintura y por último la pantalla vegetal.

El capítulo decimoprimeros está dedicado al “Programa de Vigilancia Ambiental”, que consistirá en verificar las medidas aplicadas para la integración paisajística, inspecciones sobre el proceso de gestión de residuos peligrosos, verificar el adecuado funcionamiento del sistema de tratamiento de aguas y ciertas medidas para la optimización de recurso (consumo de agua y consumo de energía).

El capítulo decimosegundo recoge el “Documento de síntesis”, donde se resumen las conclusiones sobre el estudio de alternativas y los impactos más importantes.

El último capítulo está dedicado al “Presupuesto” de las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental y del Programa de Vigilancia Ambiental.

En los Anexos se incluyen planos de emplazamiento 1:50.000, mapa de situación de la parcela 1:10.000, plano de distribución arbórea en la instalación, plano de visualización de las medidas de impacto y documentación gráfica.

---

**RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2003, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el “Centro autorizado de recepción y descontaminación de vehículos en la carretera de Don Álvaro Km. 3 a nombre de Automoción Siglo XXI en el término municipal de Mérida”.**

El R.D. Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el R.D. Ley 9/2000 de 6 de octubre y por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, cuyos preceptos tienen el carácter de legislación básica estatal a tenor de lo

dispuesto en el artículo 149.1.23.<sup>a</sup> de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1.131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Así mismo, el Decreto 45/1991 de 16 de abril, sobre medidas de protección del ecosistema de la Comunidad Autónoma de Extremadura (convalidado por el Decreto 25/93, de 24 de febrero) establece también la necesidad de formular Declaración de Impacto Ambiental para las actividades incluidas en el Anexo I. El proyecto de “Centro autorizado de recepción y descontaminación de vehículos” pertenece a los comprendidos en el Anexo I del Decreto 45/1991.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública junto con el Proyecto, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n.º 81 de fecha 13 de julio de 2002. En dicho periodo de información pública no se han presentado alegaciones.

El Anexo I contiene los datos esenciales del Proyecto. Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo II.

En consecuencia la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 1.º del Decreto 45/1991, sobre medidas de protección del ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el “Centro autorizado de recepción y descontaminación de vehículos situado en la carretera de Don Álvaro km. 3 a nombre de Automoción Siglo XXI en el término municipal de Mérida”.

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera ambientalmente viable el proyecto de “Centro autorizado de recepción y descontaminación de vehículos situado en la carretera de Don Álvaro km. 3 a nombre de Automoción Siglo XXI en el término municipal de Mérida” siempre que se apliquen las medidas protectoras y correctoras relacionadas en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta declaración que tendrán prevalencia y que son las siguientes:

### 1. Medidas generales:

— Se deberán cumplir todas las prescripciones establecidas en la Directiva 2000/53/CE, en la Ley 10/1998 de Residuos, en el R.D. 1.383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, en el Plan Nacional de Vehículos Fuera de Uso y en el Plan Nacional de Neumáticos Fuera de Uso y en la Autorización administrativa que emita para esta actividad la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

— Deberá contar con la autorización administrativa de la Dirección General de Medio Ambiente y cumplir las prescripciones técnicas que se establezcan en ella.

### 2. Protección del suelo, agua y atmósfera:

— Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización en taludes y zonas alteradas por la obra.

— Al objeto de reducir riesgos de vertidos susceptibles de contaminar el entorno, aguas de escorrentía superficial y subterráneas y suelos, por lixiviación o percolación, sólo podrán almacenarse los vehículos fuera de uso previamente desmontados y descontaminados. Para ello los vehículos serán despiezados y retirados los productos tóxicos en las instalaciones de la nave, que contará con las siguientes características:

- Zona de recepción y almacenamiento, incluso temporal, previo a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil adecuada al número de vehículos, dotada de pavimento impermeable, con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y separación de grasas. Esta zona dispondrá de un equipo para el tratamiento de aguas, incluidas las pluviales, que han de ser tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental antes de deshacerse de las mismas.

- Zona de desmontaje y descontaminación cubierta, en el interior de la nave, con el suelo impermeabilizado protegido de contaminación por vertidos accidentales, con sistemas de recogida de aguas y líquidos por arqueta y separador de aceites y grasas. En esta zona se practicarán las operaciones de descontaminación del vehículo fuera de uso, así como posibles operaciones de desmontaje, para lo cual dispondrá de un sistema de elevación que permita las operaciones de retirada de fluidos con las suficientes garantías de seguridad y un sistema de extracción de fluidos mediante aspiración o gravedad. Los elementos a extraer y segregar son: aceite del motor, aceite de la caja de cambios, aceite del diferencial, líquido de frenos, líquido de la servodirección, gasolina,

gasoil, líquido refrigerante, fluido del aire acondicionado, líquido de baterías, filtros, catalizadores y circuitos de aire acondicionado. Los componentes retirados del vehículo y que estén contaminados, en especial aquéllos que estén impregnados de aceite se almacenarán en las mismas condiciones anteriores, bajo cubierta y sobre solera impermeable. Esta zona dispondrá también de contenedores adecuados para almacenar las baterías, filtros y condensadores PCB/PCT y depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil. Como la zona de recepción contará con un equipo para el tratamiento de aguas, incluidas las de lluvia en las zonas no cubiertas, que han de ser tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental antes de deshacerse de las mismas.

- El plazo de realización de las operaciones de descontaminación, contado a partir de la recepción del vehículo en el centro autorizado de tratamiento no será superior a 30 días.

- En las operaciones posteriores a la descontaminación deberá procederse separando las piezas y componentes que puedan ser reutilizados de los que deban reciclarse, debiendo cumplir esta zona las características técnicas de las zonas anteriores.

- Zona de almacenamiento de los vehículos descontaminados sobre solera impermeable y sistema de sumideros y arquetas para la recogida de las aguas pluviales que serán conducidas a una arqueta separadora de grasas que asegure que el vertido esté libre de contaminación y cumple todos los requisitos exigidos en la reglamentación que le afecta.

- Las instalaciones de reciclado y fragmentación posterior a la descontaminación en las que se pueda dar lugar a lixiviados de sustancias peligrosas por agua de lluvia, tendrán zonas cubiertas y dotadas de pavimento impermeable, así como equipos de recogida de aguas sucias y pluviales, que serán tratadas conforme a la normativa ambiental y sanitaria.

- Las aguas de limpieza procedentes de la zona de recepción, desmontaje y almacenamiento serán conducidas, como se indica en el estudio de impacto ambiental, a un equipo de tratamiento de agua para su depuración, reutilizándose toda el agua tratada. Los fangos extraídos del reactor de precipitación química serán almacenados en un contenedor para su posterior recogida por gestor autorizado. Las aguas pluviales serán tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental antes de deshacerse de ellas.

- Zona apropiada para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados de almacenamientos excesivos.

- Almacenamiento de los residuos tóxicos y peligrosos para su posterior entrega y adecuada gestión por empresas gestoras de estos residuos, autorizadas por la Comunidad Autónoma de Extremadura. Los depósitos para el almacenaje de los residuos tóxicos y peligrosos serán adecuados a las características de los mismos, resistentes al ácido los destinados a las baterías.

- Las aguas procedentes de los aseos podrán evacuarse al colector municipal para su posterior depuración en la depuradora o en su defecto a una fosa séptica para su depuración previa a su vertido para lo cual deberán cumplir los parámetros establecidos en la legislación vigente.

- Los vehículos descontaminados podrán apilarse, de forma temporal, hasta una altura que no supere la del cerramiento para evitar el impacto paisajístico. La estancia de los vehículos descontaminados en el depósito será muy breve, retirándose periódicamente para su reciclado por gestor autorizado por la Dirección General de Medio Ambiente en virtud de la Ley 10/1998 de Residuos.

### 3. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra:

- Se ejecutarán las medidas necesarias para conseguir la integración paisajística de la obra (acondicionamiento morfológico de superficies afectadas, plantaciones, etc.).

- Se realizarán plantaciones como se indica en el estudio de impacto ambiental. Las plantaciones se efectuarán en otoño. Se garantizará el riego periódico para lograr un desarrollo rápido. Asimismo, se procederá a la reposición de marras y al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas.

- Adaptar la construcción al entorno. Para ello la nave tendrá la cubierta de color rojo teja o verde y las fachadas lucidas y blanqueadas. El cerramiento de bloques se lucirá y pintará de color terroso.

### 4. Protección de la atmósfera:

- No se podrá practicar quema de materiales combustibles: neumáticos, plásticos, tapicerías... y se tomarán las oportunas medidas de seguridad contra incendios.

- Durante la fase de obras, se procederá al riego sistemático de las superficies que puedan provocar este tipo de contaminación.

- Se controlará la emisión de gases y contaminantes de vehículos y maquinaria utilizados en el trabajo mediante su continua puesta a punto, y la generación de ruidos con la utilización de silenciadores y/o apantallamientos acústicos.

### 5. Seguimiento y vigilancia:

Una vez finalizadas las obras deberá comunicarlo a esta Dirección General de Medio Ambiente para la comprobación de la aplicación de las medidas correctoras.

Dentro de los seis meses siguientes a la construcción, deberán estar ejecutadas las obras de recuperación de las zonas alteradas que no se hubieran realizado durante la fase de construcción.

Durante el primer año se verificará la correcta aplicación y desarrollo de la revegetación, procediendo a la reposición de marras.

Previamente al inicio de las obras deberán obtenerse las autorizaciones y/o informes de los organismos implicados.

Si se produjesen modificaciones sensibles en la solución que se ha estudiado, deberá remitirse la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales.

### 6. Condiciones complementarias:

Previamente al inicio de cualquier actuación deberá obtener las autorizaciones de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Extremadura y de la Dirección General de Medio Ambiente como gestor de residuos así como el informe favorable de la Comisión de Actividades Clasificadas de Extremadura y la Licencia Municipal.

Previo a la resolución de autorización de la Dirección General de Medio Ambiente como Centro Autorizado para la Recepción y Descontaminación de vehículos fuera de uso deberá obtener las correspondientes autorizaciones de la Comisión de Actividades Clasificadas de Extremadura y aquéllas otras que sean preceptivas por la legislación vigente.

Si el inicio de las obras se retrasara más de dos años desde la fecha de publicación de esta declaración se procederá a su revisión.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo).

Mérida, 17 de enero de 2003.

El Director General de Medio Ambiente,  
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

## ANEXO I DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la realización de un Centro Autorizado de recepción y descontaminación de vehículos fuera de uso de capacidad alta (10 VFU/día), es decir, un CARD de tipo C según el Plan Nacional. El proceso de tratamiento de los VFUs que se efectuará viene marcado por el principio de Jerarquía de la Ley de Residuos (10/1998) y por los objetivos planteados en el Plan Nacional de Vehículos al final de su vida útil (2001-2006), además de cumplir las directrices exigidas por la Directiva 2000/53/CE.

La parcela donde se ubicará la instalación tienen una superficie de 14.000 m<sup>2</sup>. Se encuentra situada al Sureste de Mérida, en el kilómetro tres de la carretera de don Álvaro.

La zona de recepción de los vehículos será una nave de 340 m<sup>2</sup>, construcción ya existente y consolidada con cubierta, con superficie impermeable y sistema de recogida de posibles derrames.

La zona de descontaminación, una nave de 600 m<sup>2</sup> cumplirá las mismas condiciones que la zona anterior. Aquí se ubicará también la zona de almacén de piezas para reutilizar. Dispone de un sistema de recogida y aspiración de gasolinas, gasóleos, anticongelantes, aceites y líquidos de frenos de los VFUs dimensionado para 10 VFU/día.

Dispondrá de una zona de 50 m<sup>2</sup> para el desmontaje, limpieza, clasificación y etiquetado de las piezas para su reutilización y reciclaje.

La zona de almacenamiento y neutralización de residuos abarcará una parte interna y otra externa de la nave.

En la zona externa pavimentada de 4.000 m<sup>2</sup> se acumularán los VFU una vez tratados y descontaminados.

Toda la zona dedicada al tratamiento de los VFUs está dotada de un equipo de tratamiento de agua, de forma que todo el agua tratada se reutilizará para la limpieza de nuevos VFUs. Constará de un tratamiento primario que eliminará coloides en suspensión y evitará la formación de micronutrientes a valores no deseados, un tratamiento secundario que incluirá un proceso de clarificación mediante filtración y un tratamiento terciario de "afino". Los fangos extraídos del reactor de precipitación química serán almacenados para su posterior recogida por empresa gestora de residuos homologada.

Contará con un lugar adecuado externo a la nave para almacén de neumáticos usados que permita la prevención de incendios y 5 contenedores impermeables para piezas de recambio contaminadas

por aceites, baterías, filtros, condensadores y depósito de piezas previo a su lavado y clasificación. Las operaciones de tratamiento para la descontaminación se regirán por los requisitos técnicos detallados en el Anexo I de la Directiva europea de VFU.

Las piezas destinadas a la reutilización se clasificarán, etiquetarán y se almacenarán en estanterías en un espacio de 350 m<sup>2</sup>. Las piezas para reciclaje (metales de carrocerías) serán clasificadas y almacenadas y posteriormente retiradas por empresa. Los metales de carrocería se prensarán y almacenarán hasta su recogida y transporte a siderurgia para su reciclado.

La parcela cuenta con saneamiento mediante fosa séptica, abastecimiento de agua y electricidad.

## ANEXO II RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental consta de 14 apartados: introducción, normativa ambiental, descripción del proyecto y sus acciones, requisitos ambientales, examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada, inventario ambiental y descripción de interacciones ecológicas clave, identificación de impactos, valoración de los impactos, descripción de las medidas protectoras y correctoras, periodo de ejecución de las medidas correctoras, programa de vigilancia ambiental, documento de síntesis, presupuesto y anexos.

En la introducción se hace un breve repaso de la evolución de la legislación en materia de gestión de residuos y se justifica la necesidad de realizar una evaluación de impacto ambiental.

En el segundo capítulo "Normativa ambiental" se relaciona toda la legislación que se ha tenido en cuenta para la redacción del proyecto, tanto europea como nacional y autonómica.

El tercer capítulo "Descripción del proyecto y sus acciones" incluye unas consideraciones previas a tener en cuenta en los CARDS, el objeto del proyecto, descripción del proyecto y de la actividad y localización del proyecto.

En el cuarto capítulo "Requisitos ambientales" comienza realizando una caracterización de los residuos procedentes de la gestión del CARD. Los vehículos sin descontaminar son considerados como peligrosos por lo que se cumplirán todos los requisitos necesarios para la gestión de este tipo de residuos. También se generarán residuos no peligrosos como plásticos, neumáticos, vidrio, cables y conductores, etc. Teniendo en cuenta las posibilidades tecnológicas se plantea la reutilización y valorización de los residuos peligrosos y los no peligrosos. Establece también los requisitos técnicos para

los lugares de almacén y tratamiento, que serán los establecidos en el Anexo I de la Directiva 2000/53/CE y los requisitos técnicos para las operaciones de tratamiento y almacenamiento.

En el quinto capítulo “Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada” se exponen los condicionantes que requiere una instalación de este tipo y se ha estudiado la posibilidad de ubicarlo en el polígono industrial, aunque se ha descartado porque no dispone de parcelas de la superficie que el Plan Nacional de VFU establece para los CARDS.

En el capítulo sexto “Inventario Ambiental” se describen los diferentes factores ambientales que conforman el medio físico (paisaje, geología, edafología y clima) y el medio biótico (vegetación y fauna) que pueden verse afectados por cada una de las acciones del proyecto.

En el capítulo número siete “Identificación de los impactos” con el fin de identificar todos los impactos directos e indirectos se han analizado las posibles afecciones que un CARD puede producir, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, mediante una matriz de identificación de impactos. Los factores que se han considerado dentro del subsistema Físico Natural han sido aire, agua, suelo, flora, fauna y paisaje, y dentro del Subsistema Socio Económico han sido población y economía. Los impactos identificados en la matriz son posteriormente descritos.

En el capítulo octavo, una vez identificados los impactos que potencialmente puede originar el proyecto se pasa a valorarlos utilizando una metodología derivada de la matriz de Leopold. La valoración de cada una de las acciones identificadas viene dada por dos valores: magnitud e incidencia. La magnitud representa la cantidad y calidad del factor modificado y la incidencia se refiere a la severidad y forma de alteración. Un resumen general de la matriz de impacto permite concluir que no se prevén impactos negativos significativos, mientras que los impactos con mayor incidencia se minimizarán en función de las medidas correctoras.

En el capítulo noveno “Descripción de medidas protectoras y correctoras”, además de todas las medidas correctoras relacionadas anteriormente impuestas por la Directiva 2000/53/CE, el Plan Nacional de VFUs y la Ley 10/1998 de Residuos se incluyen las siguientes medidas:

— Pantallas vegetales y restauración vegetal para integración paisajística de la instalación de manera que se minimice el impacto generado por la nave y por el espacio no ocupado. Para ello se aportarán 32 m<sup>3</sup> de tierra vegetal y se plantarán 150 Ud. de aligustres en el lateral Sureste con una densidad de 2 uds/m<sup>2</sup>, 16 Uds de pino piñonero distribuidos en el espacio no ocupado, 3 uds de melia y 2 uds. de higuera.

— Las tierras y rocas procedentes del movimiento tierras serán retiradas en contenedores a vertedero autorizado.

En el capítulo décimo “Periodo de ejecución de las medidas correctoras” se establece en primer lugar que se realizará la retirada de la tierra y rocas a vertedero autorizado y posteriormente la pantalla vegetal.

El capítulo decimoprimeros está dedicado al “Programa de Vigilancia Ambiental”, que consistirá en verificar las medidas aplicadas para la integración paisajística, inspecciones sobre el proceso de gestión de residuos peligrosos, verificar el adecuado funcionamiento del sistema de tratamiento de aguas y ciertas medidas para la optimización de recurso (consumo de agua y consumo de energía).

El capítulo decimosegundo recoge el “Documento de síntesis”, donde se resumen las conclusiones sobre el estudio de alternativas y los impactos más importantes.

El último capítulo está dedicado al “Presupuesto” de las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental y del Programa de Vigilancia Ambiental.

En los anexos se incluyen planos de emplazamiento 1:50.000, mapa de situación de la parcela 1:1.000, plano de visualización de las medidas de impacto y documentación gráfica.

---

***RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2003, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el “Centro autorizado de reciclaje y descontaminación de vehículos en el polígono 2, parcela 31 en el término municipal de Bodonal de la Sierra”.***

El R.D. Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el R.D. Ley 9/2000 de 6 de octubre y por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, cuyos preceptos tienen el carácter de legislación básica estatal a tenor de lo dispuesto en el artículo 149.1.23.<sup>a</sup> de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1.131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.