

RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre “Centro de recepción y descontaminación de vehículos, situado en la ctra. de Valverde de Leganés p.k. 5,6, en el término municipal de Badajoz”.

El R.D. Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado 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.^a de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1131/1988, 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.

Asimismo, 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 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 66, de fecha 7 de junio de 2003. En dicho período 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 proyecto de “Centro de recepción y descontaminación de vehículos, situado en la Ctra. de Valverde de Leganés p.k. 5,6, en el término municipal de Badajoz”.

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 de recepción y descontaminación de vehículos, situado en la Ctra. de Valverde de Leganés p.k. 5,6, en el término municipal de Badajoz” 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:

— Previamente a obtener la autorización deberá retirar los vehículos y todos los restos, así como demoler, retirando los restos a vertedero autorizado, las edificaciones existentes en las parcelas 16 y 17, para evitar cualquier posible afección al Arroyo Calamón. En caso de que el cerramiento estuviera dentro del Dominio Público deberá retranquearse para dejar esa zona libre.

— Se deberán cumplir todas las prescripciones establecidas en la Directiva 2000/53/CE, en la Ley 10/1998 de Residuos, en el R.D. 1383/2002, 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 que serán conducidas al equipo depurador de aguas.

- 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 para su conducción al equipo depurador de aguas. 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.

- 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 la zona de recepción.

- 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 e hidrocarburos que cumpla la norma DIN 1999 Clase I.

- 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 convenientemente.

- 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 serán conducidas a una fosa séptica para su depuración o a un depósito estanco para su retirada por empresa autorizada.

- 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 dispondrá en todo el perímetro del parque de almacenamiento de vehículos descontaminados de un cerramiento opaco o con malla de color verde. El Plan de Reforestación consistirá en la realización de plantaciones de especies vegetales de crecimiento rápido (chopos, pino piñonero, etc.) por delante de dicho cerramiento en todo el perímetro desde el que pueda ser visible, para minimizar el impacto paisajístico.

- 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 y las fachadas lucidas y blanqueadas o en color terroso.

4. Protección de la atmósfera:

- No se podrá practicar quema de materiales combustibles: neumáticos, plásticos, tapicerías etc. 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 y como Centro Autorizado de Recepción y Descontaminación, así como el informe favorable de la Comisión de Actividades Clasificadas de Extremadura y la Licencia Municipal.

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 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo).

Mérida, 9 de diciembre de 2003.

El Director General de Medio Ambiente,
GUILLERMO CRESPO PARRA

ANEXO I DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la transformación de la actual desguazadora de vehículos de Cordón Orts, S.L. en un Centro Autoriza-

do de Recepción y Descontaminación (CARD) de vehículos al final de su vida útil, siendo su promotor Desguaces Cordón Orts, S.L. Se situará en la carretera de Valverde de Leganés p.k. 5,6 en las parcelas 65 y 66 en el término municipal de Badajoz. Las parcelas están englobadas en el Área de Admisibilidad Residencial de la Dehesilla de Calamón (AR/17), según el P.G.O.U. de Badajoz, tiene una superficie de 14.283 m² y dispone de todos los servicios necesarios (electricidad en B.T., teléfono, agua potable y saneamiento). El Proyecto se ha ajustado en su totalidad al P.G.O.U. de Badajoz, estando todas las instalaciones que pretenden realizarse fuera de la zona de policía del Arroyo Calamón.

La planta estará concebida para la descontaminación de 2200 V.F.U./año y constará de una zona externa para la recepción de los vehículos, una nave industrial de 714 m² para descontaminación, lavado, almacenamiento, oficina y tienda y una zona externa de 2.550 m² para almacenamiento de los V.F.U. descontaminados.

La zona de recepción de vehículos anexa a la nave será de 450 m² y estará dotada de suelo impermeabilizado con instalación para la recogida de posibles derrames, decantadores y limpiadores-desengrasadores. Tiene una capacidad de almacenamiento de 57 vehículos, por lo que el periodo medio de permanencia no será superior a 6 días antes de proceder a la descontaminación.

La zona de descontaminación con una superficie de 100 m² estará situada en el interior de la nave y provista de suelo impermeabilizado y resistente a la contaminación por vertido de líquido que dispondrá de arquetas de recogida de aguas contaminadas que estarán conectadas con el sistema de reciclado y recuperación de aguas, de forma que no pasará ningún líquido derramado al sistema de saneamiento. Se instalarán contenedores para piezas destinadas a limpieza, filtros de aceite, baterías, trapos impregnados, etc., así como el sistema de extracción de todos los líquidos.

La zona de recuperación y lavado de piezas tendrá una superficie de 50 m² situada en el interior de la nave donde se realizará la retirada de aquellas piezas susceptibles de reutilización y presenta las mismas características que la zona anterior. Aquí se desplazará el vehículo una vez extraídos los líquidos contaminantes y piezas mecánicas. Se retirarán todas las piezas dignas de poder ser aprovechadas para su posterior almacenaje en zona afín y venta como recambios de segunda mano.

Existirán dos zonas de almacenamiento de residuos en el exterior de la nave. En el interior de la nave se almacenarán las baterías y en el exterior neumáticos, piezas de plástico y PVC, cristales,

bombillas, etc. En el exterior los neumáticos serán apilados convenientemente en una superficie de 100 m², de forma que la cantidad no sobrepase la carga de incendio.

La superficie de la nave existente se utilizará para almacén de piezas reutilizables, atención al público, zona de oficina, aseo y vestuarios.

El parque de almacenamiento exterior de vehículos descontaminados y desprovistos de piezas reutilizables y reciclables para aprovechamiento de otras piezas y posterior empaquetado y envío a desfragmentadores tendrá una superficie de 5.900 m². Será una zona al aire libre, con pendiente y cimentación adecuada que asegure la estanqueidad de los pocos vertidos líquidos que pudieran derramarse. Las aguas pluviales serán recogidas en el centro de la parcela. Se destinará una parte para el compactado y empaquetado de carrocerías con solera de hormigón, que serán vendidas a las fragmentadoras.

Las aguas procedentes de la zona de recepción, descontaminación y lavado y recuperación de piezas serán conducidas a un equipo de recogida y tratamiento de aguas para conseguir un "vertido cero", reutilizando hasta el 90% del agua que se utiliza para introducirla nuevamente en el proceso de lavado de las piezas. El resto del porcentaje de agua (10%) se pierde en el proceso de depuración y en los residuos que éste genera. El equipo consta de un tratamiento primario que elimina coloides en suspensión y evita la formación de micro nutrientes a valores no deseados. Un tratamiento secundario que incluye un proceso de clarificación mediante filtración y por último un tratamiento terciario de afino. Los residuos se reducen a los fangos extraídos del reactor de precipitación química que serán almacenados en un contenedor para su posterior recogida por empresa gestora de residuos homologada. Toda emisión de aguas que pueda realizarse al Arroyo Calamón será a través de la red de saneamiento que previo al vertido contará con una arqueta separadora de grasas que garantice que el vertido está libre de dichos fluidos.

Dispondrá de un sistema de recogida y aspiración de gasolinas, gasóleos, anticongelantes, aceites, líquido de frenos, líquido refrigerante y fluidos de aire acondicionado para 10 VFU/día, para los que se dispondrá en la zona de descontaminación de cinco contenedores.

ANEXO II

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental consta de 15 apartados: Índice, introducción, normativa ambiental, descripción del proyecto y sus

acciones, requisitos ambientales, examen de alternativas y justificación de la solución adoptada, inventario ambiental y descripción de las interacciones ambientales claves, identificación de impactos, valoración de los impactos, descripción de 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 justifica la necesidad de la evaluación de impacto ambiental para esta actividad.

A continuación relaciona la "Normativa ambiental" que se ha tenido en cuenta para la redacción de este proyecto.

En el capítulo "Descripción del proyecto y sus acciones" trata en primer lugar consideraciones previas a tener en cuenta en los CARD, posteriormente se contempla el objeto del proyecto, la localización, descripción del proyecto y descripción de la actividad del CARD.

En "Requisitos ambientales a cumplir por el CARD Cordón Orts, S.L." se incluye la caracterización de los residuos procedentes de la gestión del CARD, requisitos técnicos de las instalaciones de recepción y tratamiento de los VFUS, operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento a llevar a cabo en los CARDS y operaciones de almacenamiento.

En el capítulo dedicado al "Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada" se valora y justifica la ubicación elegida.

En el séptimo capítulo "Inventario Ambiental y descripción de las interacciones ecológicas clave" se realiza un estudio del medio físico en el que se analiza la morfología, geología y litología, edafología y climatología, medio biótico (vegetación y fauna) y socioeconomía.

En el siguiente capítulo "Identificación de impactos" se identifican los impactos sobre el subsistema físico-natural (aire, agua, suelo, flora, fauna y paisaje) y el subsistema socio económico (población y economía). Se relacionan las acciones causantes de impactos tanto en fase de construcción y de explotación. A continuación se realiza una matriz de identificación de impactos y se justifica cada uno de los impactos.

En el capítulo de "Valoración de los efectos señalados en el apartado anterior", una vez identificados los impactos se valoran utilizando una metodología derivada de la Matriz de Leopold. La valoración viene dada por los valores de magnitud e incidencia. La valoración se realiza tanto en fase de construcción como de explotación, pudiendo concluir después de la

valoración general que no se prevén impactos negativos especialmente significativos.

En el capítulo décimo “Descripción de medidas protectoras y correctoras” 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 zona acumulación de VFUs una vez descontaminados. De manera provisional hasta que la pantalla vegetal tenga suficiente tamaño se colocará una malla de ocultación. La restauración vegetal para la integración paisajística de la instalación constará de los siguientes árboles y arbustos:

a) 600 Uds. de aligustres setos con una densidad de 3 uds. por metro distribuidos en los laterales Este y Oeste de la zona de almacenamiento de los VFUs. Estos setos serán guiados y tratados de forma tal que puedan minimizar el impacto visual generado por los VFUs acumulados.

b) 10 Uds. de *Pinus pinea* (pino piñonero) distribuidos adecuadamente en el lateral Este para crear una pantalla vegetal de cara a las viviendas de la urbanización situada al Este del CARD.

c) 100 m³ de tierra vegetal para el acondicionamiento de la vegetación que se quiere implantar.

— Adecuación de la vegetación existente entre la N-630 y las instalaciones del CARD para su integración como parte de las pantallas vegetales.

— Instalación de 200 m de una malla de ocultación de interiores (ocultación del 90%) de 1 m de altura y de color verde en el cerramiento.

— Las tierras, rocas, así como otro tipo de escombros considerados como residuos inertes procedentes del movimiento de tierras serán retiradas en contenedores a vertedero autorizado.

— En cuanto a la gestión de los VFUs una vez descontaminados se establece que se apilarán hasta una altura máxima de dos vehículos, no superando así la altura del cerramiento y evitando impacto visual.

En el siguiente capítulo se establece el “Periodo de ejecución de las medidas correctoras”.

El capítulo decimosegundo está dedicado al “Plan de Vigilancia Ambiental” que incluye la verificación sobre las medidas aplicadas para la integración paisajística de la instalación, inspecciones sobre el proceso de gestión de residuos peligrosos, verifica-

ción sobre el adecuado funcionamiento del sistema de tratamiento de aguas y ciertas medidas para la optimización de recursos.

El capítulo siguiente recoge el “Documento de síntesis”, donde se resumen los diferentes puntos tratados anteriormente.

En el capítulo decimocuarto se incluye el “Presupuesto” de las medidas correctoras y del plan de vigilancia ambiental.

Finalmente en el “Anexo” se incorporan planos de emplazamiento 1:25.000, plano de la parcela, fotografías aéreas de la ubicación y reportaje fotográfico de las instalaciones.

RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aprovechamiento minero de un recurso de la sección A) denominado “OHL” n° 00520-00, en los términos municipales de Casas de Don Antonio, Aldea del Cano y Alcuéscar.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado 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 149.1.23ª de la Constitución, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, 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.

El proyecto sobre el aprovechamiento minero de un recurso de la sección a) denominado “OHL”, N° 00520-00, en los términos municipales de CASAS DE DON ANTONIO, ALDEA DEL CANO Y ALCUÉSCAR, pertenece a los comprendidos en el Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n° 118, de fecha 7