

Paisaje: con la plantación de árboles prevista, el impacto visual quedará minimizado.

Residuos: como medida para la eliminación del orujo agotado, el promotor propone su uso como complemento para la alimentación animal, así como para abonado orgánico. En caso de incluir la evaporación en la depuración de las vinazas, el orujo se usaría también como combustible.

7. Programa de Vigilancia Ambiental

Para garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras propuestas se establece un Plan de Vigilancia Ambiental que consiste básicamente en:

- Análisis de las emisiones de humo del generador de vapor en los plazos marcados legalmente.
- Mantener en buen estado la maquinaria y equipos para el control de emisión de ruidos y polvo.
- Establecer un calendario de recepción de orujo fresco y expedición del agotado. Realizar un ensilamiento eficaz y controlado del orujo.
- Por un periodo de 10 años y de forma anual, se controlará el estado de salud y cuidado de la plantación realizada en la parcela.

8. Documento de síntesis

Resume el Estudio de Impacto Ambiental, en cada uno de los puntos anteriormente tratados.

Se aportan los planos de situación y emplazamiento, urbanización y planta general, planta de aprovechamientos, planta de cotas y alzados.

RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2004, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre “Adecuación de desguace a la nueva normativa a nombre de Comercial Lolín, S.L., situado en la parcela 133 del polígono 219, en el término municipal de Don Benito”.

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 149.1.23ª 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 25/1993, 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. nº 140, de fecha 29 de noviembre 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 1º 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 “Adecuación de desguace a la nueva normativa a nombre de Comercial Lolín, S.L., situado en la parcela 133 del polígono 219, en el término municipal de Don Benito (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 “Adecuación de desguace a la nueva normativa a nombre de Comercial Lolín, S.L., situado en la parcela 133 del polígono 219, en el término municipal de Don Benito (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:

— 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, 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. Las aguas de limpieza procedentes de la zona de recepción, desmontaje y almacenamiento serán conducidas, mediante una red de aguas hidrocarbурadas a un sistema de depuración, procediendo a su vertido únicamente si cumplen todos los parámetros establecidos en la legislación vigente sobre la materia. Los lodos extraídos y los hidrocarburos separados 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.

— Los vehículos descontaminados podrán apilarse, de forma temporal, hasta una altura tal que el cerramiento impida su visibilidad, 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 (setos, 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, 7 de mayo de 2004.

El Director General de Medio Ambiente,
GUILLERMO CRESPO PARRA

ANEXO I DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en construcción de una nave industrial, situada en la parc. 133 del pol. 219 del paraje denominado San Isidro y adecuarla con el objeto de cumplir los requisitos técnicos de las instalaciones de recepción y tratamientos de vehículos al final de su vida útil, cuyo promotor es D. Manuel González Rodríguez.

El solar presenta una topografía casi plana y tiene una superficie de 5.100 m². Tiene acceso no pavimentado y dispone de abastecimiento de agua potable, y alcantarillado. Para el suministro de energía eléctrica será necesario derivar una línea de medio tensión cercana.

Se pretende que las instalaciones se conviertan en un Centro Autorizado de Recepción y Descontaminación (CARD) de vehículos

al final de su vida útil tipo C con capacidad para 2.200 V.F.U./año y constará de una nave industrial de 313 m² y una zona externa de 1.500 m² con solera de hormigón.

Se habilitará una zona de 447 m² como zona de recepción de vehículos con solera de hormigón donde se construirán tres arquetas para la recogida de posibles derrames.

Dispondrá de una superficie de 50 m² como zona de descontaminación y de 100 m² como zona de desguace con soleras de hormigón. Esta superficie se cubrirá con una chapa de acero de 0,6 mm de espesor sobre estructura metálica. Se ejecutarán dos arquetas para la recogida de los derrames que serán conducidos a una depuradora compacta DCG, de FILTEC, para depurar en continuo las aguas residuales, obteniendo agua limpia para su recirculación o aptas para su vertido a desagüe. El agua depurada irá a una arqueta para ser utilizada por la máquina de lavado. Se instalará un elevador de vehículos y depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos.

La zonas de almacenamiento se ubicarán en el interior de la nave, de 35 x15 m, con pavimento impermeable para almacenar los componentes de los vehículos y los neumáticos usados.

En todo el perímetro de la parcela se construirá un cerramiento para minimizar el impacto visual.

Se construirán dos aseos y una parte de la nave de 47,77 m² se habilitará como oficina.

Dispondrá de una zona pavimentada como parque de almacenamiento exterior de vehículos descontaminados.

ANEXO II

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental comienza con unos “Antecedentes” donde se analizan las legislaciones autonómicas, nacional y europea.

En la “Introducción” se expone la problemática general de los desguaces.

Continúa con el objeto del estudio, los datos del peticionario, localización y descripción de la actividad y características del entorno, situación original de la parcela y situación propuesta.

El siguiente apartado incluye las características constructivas de la nave como cimentación, saneamiento, estructura, anclajes, pórticos, cubierta, enfoscados, revestimientos, carpintería y

fontanería, desagües interiores, aparatos sanitarios, instalación eléctrica y pinturas.

Posteriormente se describen las características de la zona de recepción de vehículos, zona de descontaminación y zona de almacenamiento (inertes, tóxicos o peligrosos).

El Estudio continúa con la descripción del medio físico y natural, donde se analizan factores como uso del suelo, vegetación, paisaje y medio socioeconómico.

En el apartado de “Alternativas viables y solución adoptada” se justifica el emplazamiento propuesto.

A continuación se relacionan las interacciones ecológicas, se identifican los impactos en fase preparatoria y en fase operacional y se realiza la valoración de los impactos sobre la fauna, flora, suelo, paisaje y medio social. Una vez identificados y valorados los impactos sobre los componentes del medio se realiza una valoración integral.

Posteriormente se proponen una serie de medidas correctoras para disminuir el riesgo de impacto:

— Se realizará un cerramiento en todo el perímetro de la instalación que minimizará el impacto visual y se realizará una siembra de especies de crecimiento rápido.

— Se realizarán suelos protegidos para evitar contaminación por vertidos accidentales.

— Se instalarán una depuradora compacta DGC, del FILTEC, o similar, diseñada para depurar en continuo aguas residuales, obteniendo agua limpia para su recirculación o aptas para su vertido a desagüe. El agua depurada irá a una arqueta para ser utilizada por la máquina de lavado.

— En la zona de descontaminación de la nave se instalarán depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos.

En el siguiente punto se establece un Plan de vigilancia ambiental a través de los agentes de la Consejería de Medio Ambiente para informar sobre la situación preoperacional, durante las obras una vez concluidas las obras para comprobar que las medidas correctoras son eficaces.

El Estudio finaliza con una síntesis y la conclusión.

Se incluyen también planos de emplazamiento 1:50.000 y 1:5.000, plano de distribución en planta y detalles de las arquetas.