

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1644** *Resolución de 2 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Instalación de nuevos tanques en las instalaciones de Decal España, SA en la terminal de Palos de la Frontera (Huelva).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado h, del grupo 3, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

La naturaleza del proyecto que se evalúa hace necesario definir dos escenarios distintos de evaluación que se van a denominar apartado A y B. En el apartado A se evalúan los impactos ambientales ciertos del proyecto, esto es, los impactos generados por la ejecución material de los sondeos y los derivados de su operación rutinaria. En el apartado B se identifica el riesgo ambiental del proyecto derivado de un hipotético suceso accidental. El citado apartado B permitirá la consideración de los riesgos ambientales junto al resto de los criterios técnicos, económicos, sociales, etc., dentro del procedimiento de autorización sustantiva del proyecto.

Apartado A. Impactos ambientales del proyecto.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética.

El promotor del proyecto es Decal España, S.A., y el órgano sustantivo la Dirección General de Política Energética y Minas.

El objeto del proyecto es la instalación de nuevos tanques de gasolina en la terminal de almacenamiento que la empresa tiene en el puerto exterior de Huelva, en la localidad de Palos de la Frontera. Con ellos se pretende cubrir la creciente tendencia a la exportación de gasolinas, especialmente al norte de África, y aumentar la capacidad de almacenamiento en tierra.

La actual planta tiene una capacidad total de 505.000 m³, de los cuales 325.000 corresponde a la terminal de productos petrolíferos y 180.000 a la terminal de aceites y grasas.

El proyecto de ampliación pretende la instalación de 12 nuevos tanques de gasolina con una capacidad total prevista de 205.650 m³. Serán todos ellos tanques de techo fijo y pantalla flotante interna, equipados con doble sello tipo wiper montado el primario en líquido y el secundario en vapor. De estos 12 tanques, 4 irán instalados en el cubeto 8 existente, que se ampliará, y los 8 restantes en un nuevo cubeto en la parcela anexa. Los cubetos estarán impermeabilizados mediante una superficie de hormigón armado y contarán con una capacidad útil que seguirá lo indicado por la instrucción de Parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El proyecto se ubica en la costa oriental de la provincia de Huelva, en el término municipal de Palos de la Frontera, próximo a la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel. La terminal se localiza en la zona del Puerto de Huelva denominada Puerto Exterior, concretamente en una parcela a la que se accede por la carretera C-442 entre Huelva y Mazagón.

La zona de actuación es un área delimitada al sur por el océano Atlántico, al oeste por la cuenca del río Guadiana, al norte por la sierra de Huelva y al este por el Parque Natural de Doñana y la desembocadura del río Guadalquivir.

Respecto a la hidrología superficial, la zona de actuación se enmarca en la cuenca Atlántica Andaluza, limitada por los ríos Piedras y Chanza en el litoral occidental mientras que en el sector oriental, donde se ubica el proyecto, aparecen el estuario y complejo marismero de los ríos Tinto y Odiel. La hidrología subterránea en la zona está definida por la Unidad Hidrogeológica 4.12 Ayamonte-Huelva.

Respecto al medio marino, la zona se califica como aguas normales, de acuerdo con la Orden de 14 de febrero de 1997, por la que se clasifican las aguas litorales andaluzas y se establecen los objetivos de calidad de las aguas afectadas directamente por los vertidos. Dada la naturaleza química de las tierras que drenan los ríos Tinto y Odiel, muy ricas en metales pesados, y la proliferación de industrias químicas, el agua del estuario común de ambos ríos tiene una naturaleza muy ácida y se encuentra contaminada por elevadas concentraciones de metales pesados (Cr, Cu, Zn, Pb, etc.), hidrocarburos y derivados del fósforo. Los fondos marinos de tipo fangoso-arenoso impiden la proliferación de algas marinas, pero la elevada concentración de nutrientes favorece el desarrollo del fitoplancton. Las aguas de la ría de Huelva se ven influenciada además por los ciclos mareales.

Los espacios de Red Natura 2000 que se encuentran en las proximidades del proyecto son el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Dunas de Odiel ES6150013, situado a unos 300 m, el LIC Lagunas de Palos y las Madres ES6150004 a 500 m aproximadamente, el LIC Estuario del río Tinto ES6150029 a 100 m de los atraques, el LIC y ZEPA Estero de Domingo Rubio ES6150003 a 3400 m, y el LIC y ZEPA Marismas del Odiel ES0000025 a unos 800 m del proyecto.

En la zona también se encuentran los Parajes Naturales Marismas del Odiel, situado a 900 m de la parcela de la actuación, y Lagunas de Palos y las Madres, ubicado a 300 m del proyecto. Estos espacios están incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Huelva, inventariados en la Ley 2/1989, de 18 de julio.

También se encuentra en la zona el lugar calificado como IBA (Important Bird Area) designado por la asociación SEO-BirdLife, 261: Marismas del Tinto y el Odiel y Lagunas Costeras de Huelva.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 24 de enero de 2012, momento en que tiene entrada el documento inicial del proyecto en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Indicaciones sobre la amplitud del estudio de impacto ambiental. Tras la solicitud al promotor de las copias en formato digital del documento inicial necesarias, con fecha 16 de abril de 2012 se inicia el trámite de consultas previas, en el que se pidió la opinión a los siguientes organismos, indicando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento inicial del proyecto:

Entidad consultada	Respuesta
Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.	–
Autoridad Portuaria de Huelva del Ministerio de Fomento.	X
Ayuntamiento de Huelva.	–
Ayuntamiento de Moguer.	X
Ayuntamiento de Palos de la Frontera.	–
Ayuntamiento de punta umbría	–
Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía – CSIC.	–
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.	–
Coordinadora Ecologista de Huelva.	–
Instituto Español de Oceanografía (IEO) del Ministerio de Ciencia e Innovación.	X
WWF/Adena.	–
Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Diputación Provincial de Huelva.	–
Subdelegación del Gobierno en Huelva.	X
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Ecologistas en Acción de Andalucía.	–
Delegación Provincial de Cultura de Huelva de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía.	X
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.	X
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).	–
Subdirección General de Medio Natural de la dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marina y del Litoral (CEPRECO).	–
Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Asociación Plataforma Recupera Tu Ría.	X
Agencia Pública de Puertos de Andalucía de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.	–
Cofradía de Pescadores Santo Cristo del Mar.	X
Conservación, Información y Estudio sobre Cetáceos (Estrecho de Gibraltar y Andalucía) (CIRCE).	–

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar indica varias normas a tener en cuenta al elaborar el proyecto, los espacios protegidos a considerar en el entorno y las medidas a incluir al respecto, la necesidad de estimar los tráficos marítimos que se generarán, y el análisis de una posible contaminación marina accidental.

La Cofradía de Pescadores Santo Cristo del Mar expresa que no está de acuerdo con que se lleve a cabo el proyecto, sin aportar justificación al respecto.

La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura adjunta informe del Centro Oceanográfico de Cádiz perteneciente al Instituto Español de Oceanografía en el que se indica la riqueza pesquera de la zona próxima a la desembocadura del Tinto y el Odiel y que habrán de minimizarse los impactos sobre esta actividad.

El Ayuntamiento de Moguer considera que se deben analizar los impactos por emisiones atmosféricas en los núcleos urbanos de Moguer y Mazagón, los impactos por vertidos líquidos en las playas de Mazagón y los riesgos por contaminación marina accidental.

La Asociación Plataforma Recupera tu Ría hace varias consideraciones relativas a la necesidad de la instalación y los riesgos propiamente industriales asociados, además de señalar el previsible incremento del tráfico marítimo que supondrá.

Con fecha 9 de octubre de 2012 se enviaba al promotor el documento de determinación de la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, que recogía los principales aspectos indicados por las entidades consultadas y otros que se consideraron necesarios desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.

Posteriormente se recibía la respuesta de la Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía, que señalaba los principales espacios protegidos de la zona y las especies más destacadas, indicando que aunque la actuación no se ubique en ninguno de ellos sí podría haber una afección indirecta.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Con fecha 29 de junio de 2013 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE») número 155 el anuncio del Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Huelva, por el que se somete al trámite de Información pública la solicitud de Autorización Administrativa y Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto. Además, con fecha 11 de julio de 2013 también se publica en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huelva» número 132. Durante esta fase no se recibió ninguna alegación al proyecto.

Con fecha 27 de junio de 2013 se remitió el estudio de impacto ambiental a las entidades consultadas en la fase anterior, de las que emitieron respuesta: la División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, la Autoridad Portuaria de Huelva, la Delegación Provincial de Cultura de Huelva, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía, los ayuntamientos de Moguer y Palos de la Frontera, Ecologistas en Acción de Andalucía y la Plataforma Mesa de la Ría.

El expediente de información pública tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural con fecha 21 de octubre de 2013.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del resultado del trámite de información pública y de consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, así como la respuesta dada por el promotor:

Justificación, alcance y alternativas del proyecto:

La Asociación Plataforma Recupera tu Ría considera que los datos que se usan para justificar la necesidad del proyecto no lo hacen, debido a que las exportaciones de gasolina se encuentran todavía por debajo de las que había en 2007, y si entonces las instalaciones eran suficientes han de serlo también ahora.

Ecologistas en Acción considera también que el proyecto no está justificado debido a una pequeña elevación en el consumo de gasolina y que ha de optarse por otro modelo energético que reduzca el consumo de combustibles fósiles.

El promotor responde que el proyecto pretende dar respuesta a los flujos crecientes de gasolina, que pasaron de ser un 5% del total de los movimientos de la planta en 2010, a un 27% en 2011, y se prevé que sigan esa tendencia, especialmente para atender a la demanda global y no tanto a la doméstica. Añade también que no es la actividad del promotor la que causa el actual modelo energético, sino que, al contrario, es la actividad la que da respuesta a las necesidades que va generando el modelo vigente.

Espacios naturales de interés:

Ecologistas en Acción considera que la fragilidad ambiental de la zona es elevada, con parajes como las Marismas del Odiel, las lagunas de las Madres y Palos, el paraje dunas del Odiel, el estero de Domingo Rubio o el estuario del río Tinto, que ya están sometidos a una presión demasiado elevada.

El promotor recuerda los resultados del estudio de afecciones sobre RN2000, que concluye que es poco probable que se produzcan efectos directos o indirectos significativos sobre ninguno de los lugares del entorno, y considera carente de validez argumentar la mera existencia en las proximidades de estos espacios para limitar la actividad industrial sin análisis en detalle de las posibles afecciones y sus consecuencias.

Medio biótico:

La División Para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar señala la ausencia de un horizonte temporal ligado a las estimaciones del incremento del tráfico marítimo que incluye el estudio.

El Ayuntamiento de Mazagón entiende que el aumento del tráfico marino sí es relevante respecto al existente en el puerto de Huelva a día de hoy.

La Asociación Plataforma Recupera tu Ría incide también en el aumento del tráfico marítimo que supondrá el proyecto en una zona que ya cuenta con cifras elevadas en ese sentido, lo que eleva el riesgo de colisión.

El promotor responde aportando de nuevo las cifras de tráfico hasta 2011 y recalando que el aumento generado será de un 2% respecto a estas, suponiendo 40 barcos más al año, de los que 30 serán buques y 10 gabarras.

Por otro lado, el estudio de dinámica de buques y procedimiento de amarres que incluye el estudio, permite garantizar la seguridad de las operaciones marítimas.

Atmósfera y paisaje:

El Ayuntamiento de Mazagón entiende que el aumento de COV recogido en el estudio si resulta significativo por ser una zona ya saturada de actividad industrial. De la misma forma, también considera que el impacto paisajístico será considerable por su proximidad a la playa del Vigía y al núcleo de Mazagón.

Respecto a los COV, el promotor responde que un 0,5% de incremento no se considera significativo en absoluto y muestra los valores de benceno medidos en las estaciones de inmisión de la zona, que están todas por debajo del valor límite.

En cuanto al paisaje, señala que la distancia y el apantallamiento que ofrece el pinar costero entre las instalaciones de DECAL y Mazagón o su playa, hace que esta modificación no sea fácilmente visible o, en todo caso, no altere la vista actual.

Patrimonio cultural:

Revisado el estudio arqueológico presentado por el promotor, la Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Cultura y Deporte determina que no es necesario establecer actuaciones para corregir el impacto del proyecto sobre el patrimonio arqueológico, aunque recuerda la obligatoriedad de comunicar cualquier hallazgo casual que pudiera producirse durante las obras.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Tras el análisis del expediente, con fecha 18 de febrero de 2014 se solicitó al promotor información complementaria para completar la información referente a los siguientes aspectos:

Impacto por aumento del tráfico marítimo sobre las principales especies, derivado del incremento de la probabilidad de choques y colisiones con las embarcaciones, poniéndolo en relación con la magnitud actual del tráfico marítimo en la zona.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio de impacto ambiental se han planteado alternativas de emplazamiento y alternativas tecnológicas para los tanques de almacenamiento, además de analizar la alternativa cero o de no actuación.

Es necesario destacar en este tipo de proyectos de ampliación o modificación, que el análisis de alternativas se encuentra siempre condicionado por la presencia ya de una instalación con todas sus infraestructuras asociadas, que lo hace muy diferente de un análisis de primera instalación.

Las alternativas de ubicación planteadas han sido:

Alternativa 1: contempla la localización en las actuales instalaciones de Decal, en la margen izquierda del Canal del Padre Santo. En esa situación se ocuparía un cubeto ya existente y se construiría uno nuevo en la parcela contigua que ya forma parte de la concesión de Decal.

Alternativa 2: contempla la ubicación en otra localización del Puerto de Huelva. En este caso se construirían nuevos cubetos y los correspondientes tanques, todas las infraestructuras auxiliares y de servicios necesarias, y nuevo pantalán para carga y descarga de gasolinas.

Entre ambas alternativas es ambientalmente más favorable la primera, que permite mitigar los posibles impactos derivados de la duplicación de infraestructuras necesarias para la operación de la planta.

El estudio de impacto ambiental contempla también las alternativas en cuanto al diseño de los tanques de almacenamiento, analizándose este aspecto según los criterios de los documentos de referencia de mejores técnicas disponibles relacionados, con el fin de reducir las emisiones a la atmósfera, las fugas, los derrames y la contaminación del suelo. Así, debido a que el producto a almacenar será gasolina, y siguiendo las recomendaciones de estos documentos, los tanques serán verticales aéreos de techo fijo y pantalla flotante interna.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

Impacto sobre los espacios naturales de interés, medio biótico e hidrología marina. Las obras de construcción de la ampliación de la terminal no tendrán ningún efecto directo significativo sobre ningún espacio natural protegido, dado que las actuaciones no se localizan dentro de sus límites, ni sobre las especies de flora y fauna marina del entorno.

En cuanto a los vertidos líquidos consecuencia del funcionamiento normal de la instalación, no se prevén cambios respecto a la situación actual. La planta cuenta con redes de drenaje separativas, de forma que las aguas pluviales limpias van directamente al punto de vertido y el resto irán a la planta de tratamiento de la terminal. Dicha planta cuenta con una capacidad de 200 m³/día, que sigue siendo suficiente pues no se prevé un aumento significativo del caudal ni un cambio en la tipología de los efluentes, y está constituida por un separador por procesos físico-químico por flotación con aire disuelto y posterior proceso de afino por ultrafiltración. Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior los límites de vertido establecidos en la actual autorización ambiental unificada se seguirán cumpliendo y se llevarán a cabo las mismas medidas de seguimiento.

También es una fuente potencial de impactos sobre las especies marinas de la zona el aumento del tráfico marítimo que generará la ampliación. Así, teniendo en cuenta la ampliación de capacidad y el cambio en la orientación del negocio, con un descenso del movimiento de gasóleo y un aumento en las gasolinas, se prevé que el total de barcos supondrá un aumento entorno al 2% respecto al total del tráfico actual en Huelva.

En este sentido, la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental ha informado que no supondrá afección directa significativa sobre los hábitats marinos de interés y aquellos cartografiados, que, además, tienen su localización en zonas donde no se prevén incidencias significativas indirectas por esta causa. Con respecto a la afección

sobre las especies marinas por este motivo, se señala que no se cuenta con la información suficiente al respecto, pero que la intensa actividad ya existente en el entorno no ha impedido la inclusión de la zona en la red europea como espacio singular, poniendo de manifiesto la compatibilidad de la gestión actual con la sustentación de esos valores naturales.

Teniendo en cuenta el Informe regional 2012 sobre gestión sostenible del medio marino andaluz, que incluye un seguimiento de los avistamientos por cetáceos, se concluye que el número de estos es muy reducido en el entorno de Huelva respecto al total de Andalucía, y especialmente respecto al litoral Mediterráneo.

En este informe se analiza también el varamiento de cetáceos en la costa onubense. La mayoría de los ejemplares murieron por causas naturales y entre los que lo hicieron por causas antropogénicas, ninguno fue debido a choque con embarcaciones sino a interacción con artes de pesca o, en algún caso aislado, ingesta de plásticos. Tampoco en el estrecho de Gibraltar, zona con mucha mayor concentración de cetáceos, se han detectado muertes por colisión.

Por tanto, no es esperable una afección significativa en este aspecto por el aumento del tráfico que será debido a la ampliación de la terminal.

Impactos por emisiones atmosféricas y acústicas. Los principales impactos generados por el proyecto sobre la atmósfera se desarrollarán durante la fase de funcionamiento del mismo, a causa de las emisiones por evaporación de compuestos orgánicos volátiles (COV) de los combustibles almacenados, debidas a los cambios de nivel en los tanques y los cambios de las condiciones meteorológicas.

La actual planta cuenta con una unidad de recuperación de vapores para reducir las emisiones de COV a la atmósfera, que recibe los vapores que desplaza el combustible en el momento de carga de cisternas y los somete a un proceso de adsorción con carbón activo. Sin embargo, los nuevos tanques no tienen como función el abastecimiento de camiones cisterna, por lo que las emisiones en esta situación no se consideran para el proyecto de ampliación. En todo caso, las actuales emisiones de COV en la planta quedan muy por debajo del límite establecido por la legislación.

Para los tanques, el promotor ha modelizado la emisión mediante el modelo Tanks 4.09D, diseñado por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA). Para valorar el impacto de la ampliación y del total de la instalación tras esta, se han estimado las emisiones tanto en la situación actual como en la futura. El resultado es un aumento de emisiones de COV de 29 t/año, desde las 59 t/año actuales a las 88 t/año previstas posteriormente.

Dentro de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de la Junta de Andalucía, hay tres estaciones en el entorno que miden benceno, único parámetro presente en los COV que regula la legislación vigente. En todas ellas la media anual es de $1\mu\text{g}/\text{m}^3$, muy por debajo de los 5 que son el valor límite para protección de la salud.

Puesto que las emisiones previstas asociadas al proyecto no alcanzan el 0,5% del total de las emisiones de COV en Huelva, no es previsible una modificación significativa de la situación actual.

En cuanto a la posible afección por olores, en el EsIA se calculan las emisiones de olores y se realiza el estudio de dispersión mediante el modelo AERMOD. De los resultados se desprende que en ninguno de los receptores discretos se alcanza el umbral de olor ($1\text{uo}_\text{e}/\text{m}^3$), siendo el máximo de $0,075\text{uo}_\text{e}/\text{m}^3$.

El impacto acústico se ha analizado caracterizando la situación actual y estimando la contribución de la modificación prevista mediante un modelo de simulación.

Para caracterizar el estado preoperacional se realizó una campaña de medidas en 5 puntos entorno a la instalación, resultando en todos ellos y en todos los periodos contemplados por la legislación, que los valores quedan ampliamente por debajo de los objetivos de calidad.

Posteriormente se estimó la contribución de los nuevos focos emisores previstos, resultando en los puntos de medida unos valores prácticamente idénticos a la situación

actual y en todo caso muy por debajo de los límites establecidos como objetivos de calidad acústica.

Impacto paisajístico. El entorno visual presenta un predominio de elementos antrópicos que determina una alta capacidad de absorción visual. Existen ya numerosos elementos industriales similares a los proyectados, y por tanto los nuevos tanques no tendrán una incidencia visual negativa significativa respecto a la situación actual, percibiéndose la instalación desde el entorno prácticamente igual que a día de hoy.

Seguimiento ambiental: El programa de vigilancia ambiental tiene previstos los medios y procedimientos para:

- Vigilancia y control de las emisiones a la atmósfera.
- Vigilancia y control de los efluentes líquidos.
- Vigilancia y control de la calidad del suelo y las aguas subterráneas.
- Vigilancia y control de los residuos durante la explotación.
- Vigilancia y control de ruido durante la explotación.

Todos ellos continuarán los procedimientos ya vigentes en la actual instalación, pues como se ha indicado, no se prevé un cambio significativo de ninguna de esas variables a vigilar.

5. Condiciones al proyecto.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

Apartado B. Sucesos accidentales

1. Introducción.

Hay que tener en cuenta a la hora de considerar el riesgo derivado de la ejecución de un proyecto, que dicho riesgo se define, formalmente, como el producto de la probabilidad de ocurrencia de un suceso indeseado (suceso accidental) y las consecuencias derivadas del mismo (daño). A su vez, las consecuencias derivadas son el resultado de combinar la estimación de los efectos físicos provocados (en este caso, el modelo de dispersión de hidrocarburos) por la vulnerabilidad del sistema territorial afectado considerando sus características ambientales, económicas, sociales, etc.

En la ecuación anterior, el órgano ambiental puede aportar al proceso de autorización del proyecto, una estimación de las consecuencias ambientales derivadas de un suceso indeseado.

Los aspectos de diseño del proyecto, así como las consecuencias socioeconómicas, etcétera, son aspectos técnicos que se deben considerar por parte del órgano sustantivo.

En este apartado se expondrá, de manera descriptiva, cuál ha sido la tramitación llevada a cabo por el órgano ambiental referida a un hipotético suceso accidental del proyecto.

Se ha estructurado en relación a los actores que han participado en el procedimiento ambiental:

Se reflejarán las principales alegaciones y cuestiones recibidas en la fase de participación pública, así como la información solicitada por el órgano ambiental tras la recepción del expediente.

Se describirá el análisis de riesgo realizado por el promotor y por el CEDEX.

Por último se darán las recomendaciones al órgano sustantivo, de cara a la autorización del proyecto.

2. Informes recibidos durante la tramitación e información solicitada por el órgano ambiental.

Durante la información pública, la División Para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar señala algunas carencias del estudio en

relación con la evolución de una posible contaminación marina accidental en la instalación. También hace referencia a que no recoge explícitamente los puntos del Plan Interior de Contingencias del Puerto de Huelva que estén directamente asociados a la instalación.

El promotor indica que ya ha desarrollado y presentado el Plan Interior Marítimo (PIM) por Contaminación Marítima ante la Capitanía Marítima de Huelva. Presenta los análisis de riesgos ante un derrame accidental que realizó el CEDEX en 2009 por encargo de la Autoridad Portuaria de Huelva, y detalla los medios de lucha contra la contaminación que posee DECAL, así como los pactos de ayuda mutua y contratos de emergencia suscritos con las instalaciones de la zona.

Por su parte, la Asociación Plataforma Recupera tu Ría hace diversas consideraciones relativas a los riesgos de inflamabilidad y deflagración, así como a los derivados de un posible terremoto o tsunami, aspectos que cree que no son debidamente analizados en el estudio.

Ecologistas en Acción incide también en la elevada concentración de riesgos para la seguridad que hay en la zona de Huelva, que la hace muy vulnerable en caso de accidente grave o ataque terrorista.

El promotor indica que todas esas instalaciones señaladas en las alegaciones se hayan sometidas a la legislación para la prevención de accidentes graves vigente, que establece un estricto control sobre todas ellas para evitar dichos accidentes y para mitigar sus consecuencias, así como las medidas a tener en cuenta para evitar las posibles consecuencias que un accidente en una de ellas puede tener sobre el resto.

Por otro lado, indica que todas las instalaciones están diseñadas de acuerdo con la normativa de construcción sismorresistente en vigor.

Tras el análisis del expediente y la información pública, con fecha 18 de febrero de 2014 se solicitó al promotor información con objeto de completar el análisis referente al impacto por vertido accidental: si bien se aportaba información acerca del estudio realizado en su día por el CEDEX, los datos y cartografía presentados no permitían valorar la magnitud del posible impacto del vertido sobre el medio natural del entorno del proyecto, y por tanto, no daban respuesta a lo indicado tras la fase de consultas, que pedía expresamente un estudio detallado, analizando los escenarios más desfavorables y teniendo en cuenta la probabilidad de ocurrencia, mediante modelos matemáticos y sus posibles impactos sobre el medio marino, por lo que debía completarse este apartado, bien con una modelización completa o bien con un análisis que demostrara la validez de la modelización existente.

Por otro lado, con el fin de clarificar la validez del análisis sobre el riesgo que un posible vertido accidental de hidrocarburos durante la operativa habitual de la instalación, tendría sobre el mar y la costa del entorno, con fecha 24 de junio de 2014 se solicitó informe al respecto al CEDEX, que es además el organismo que realizó el análisis previo encargado en 2009 por la Autoridad Portuaria de Huelva para el Estudio de los medios y recursos necesarios para la lucha contra la contaminación marina accidental en el puerto de Huelva.

Este informe se recibía finalmente en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el 10 de octubre de 2014. Su contenido se resume en el siguiente apartado.

Del mismo modo, con fecha 25 de abril de 2014 se solicitó informe a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, que no se había pronunciado durante la fase de información pública, para que manifestara su opinión sobre la afección a la Red Natura 2000 y las especies marinas de la zona.

Con fecha 3 de noviembre se recibía el escrito de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, que adjuntaba los informes de su Delegación Territorial en Huelva y de la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana. La primera concluye en su informe respecto a la afección a la Red Natura 2000, que el incremento de la actividad previsto debido al proyecto no añade nuevos riesgos a los ya existentes y que, a tenor de las medidas preventivas y correctoras contempladas, no tiene por qué causar impactos ambientales significativos.

Otro aspecto significativo recogido en dichos informes es la necesidad de elaborar un mapa de sensibilidad ambiental frente a vertidos de hidrocarburos en la zona, puesto que ese será el mayor riesgo generado por la instalación. También indica, en este sentido, la necesidad de coordinar las actuaciones previstas en el PICCMA de la Ría de Huelva con las del Plan de Autoprotección del litoral de Huelva, elaborado para los espacios de la RN2000 que tienen riesgo de contaminación por hidrocarburos.

3. Análisis de riesgos ambientales elaborado por el promotor y el CEDEX.

Durante la fase de explotación, un potencial derrame de hidrocarburos durante las fases de carga o descarga podría tener efectos directos sobre la Red Natura 2000 y los valores ambientales que motivaron su declaración, dado que en las proximidades del proyecto se identifican varios espacios de esta red

En el estudio de impacto ambiental se realizaba un análisis basado en los resultados del estudio que el CEDEX hizo para la Autoridad Portuaria de Huelva en 2006, que consideraba los posibles vertidos desde las diversas instalaciones existentes en el puerto. Sin embargo, puesto que este estudio tenía como fin determinar los medios de lucha contra la contaminación que hacían falta y donde colocarlos, no entraba a analizar parámetros que son importantes para la valoración del posible impacto sobre el medio natural, como pueden ser las concentraciones de hidrocarburo en el agua o las cantidades arribadas a la costa en diferentes periodos de tiempo.

Por ello, se solicitó al promotor que completara la documentación con un análisis de las probabilidades de cada tipo de accidente en función de las nuevas dimensiones de la instalación y los volúmenes de vertido asociados.

Por otro lado, el CEDEX completó su estudio original haciendo un análisis de riesgos que tuviera en cuenta la degradación del hidrocarburo, las cantidades arribadas a la costa en cada situación meteorológica y mareal, la vulnerabilidad de los distintos tramos de costa y las diferentes alternativas de tiempos de actuación, todo ello ponderado con sus respectivas probabilidades.

Así, la vulnerabilidad ecológica (IVE) de la costa se define teniendo en cuenta la información del Plan estatal de protección de la ribera del mar contra la contaminación marina, que define varias tipologías en función de las características, grado de exposición al oleaje y de si se encuentra en un espacio protegido, además de tener en cuenta también la facilidad de limpieza en caso de contaminación.

Se asigna también una vulnerabilidad socioeconómica (IVS) teniendo en cuenta variables como población próxima, tipo de ocupación del suelo, tipo de costa, existencia de instalaciones críticas y relevancia del turismo y la pesca.

Para cada tipo de hidrocarburo y para cada tramo, en función de sus índices de vulnerabilidad IVE e IVS, se han establecido dos funciones de impacto, una para los daños ecológicos y otra para los daños socioeconómicos. Se ha considerado como unidad relativa de daño de cada tipo (UDE o UDS) el que se produciría en 1 km de costa de índice de vulnerabilidad 0,6 al que llegaran 0,05 m³ de fueloil.

Las funciones de impacto dan como resultado severidades de daño, que se expresan como unidades relativas de daño por unidad de longitud (UDE/km o UDS/km).

Con estas funciones de daño se puede calcular el riesgo anual, que para un tramo dado debido a un derrame dado (fueloil o gasoil) y a una trayectoria dada se calcula multiplicando el daño producido por la frecuencia anual de ocurrencia de ese derrame y por la probabilidad de las situaciones de viento y corriente representadas por esa trayectoria. Representa por tanto un daño esperable anualizado y como tal se puede expresar también en unidades de daño del tipo que corresponda (UDE o UDS).

Las frecuencias anuales de rotura de los brazos de carga/descarga en el atraque son de $3,8 \cdot 10^{-5}$ para el derrame de 117 m³ de gasoil en el muelle Norte, $7,6 \cdot 10^{-4}$ para 83 m³ de fueloil en el muelle Sur y $6,2 \cdot 10^{-4}$ para 83 m³ de fueloil en el atraque de gabarras.

De este modo, si se define como unidad de riesgo una situación que solo puede producir un incidente de contaminación y en el cual se produce un daño unidad con una frecuencia de una vez cada 1000 años, los resultados resumidos serían los siguientes:

Riesgo total asociado a las trayectorias para el derrame de fueloil

	Riesgo ecológico (URE)					Riesgo socioeconómico (URS)						
	Promedio	Máximo		Mínimo		Total	Promedio	Máximo		Mínimo		Total
		Riesgo	n.º tray.	Riesgo	n.º tray.			Riesgo	n.º tray.	Riesgo	n.º tray.	
Actuando a las 3 horas.	4,5	24,8	35	0,1	50	243,2	2,6	14,0	35	0,0	12	139,4
Actuando a las 6 horas.	6,0	32,5	35	0,1	3	326,2	3,5	19,8	35	0,0	39	190,8
Actuando a las 12 horas.	8,5	49,6	19	0,1	3	456,9	5,0	26,9	19	0,0	39	267,8

Riesgo total asociado a las trayectorias para el derrame de gasoil

	Riesgo ecológico (URE)					Riesgo socioeconómico (URS)						
	Promedio	Máximo		Mínimo		Total	Promedio	Máximo		Mínimo		Total
		Riesgo	n.º tray.	Riesgo	n.º tray.			Riesgo	n.º tray.	Riesgo	n.º tray.	
Actuando a las 3 horas.	0,10	0,56	35	0,00	Varías.	5,40	0,06	0,32	35	0,00	Varías.	3,12
Actuando a las 6 horas.	0,13	0,72	35	0,00	Varías.	7,18	0,08	0,44	35	0,00	Varías.	4,23
Actuando a las 12 horas.	0,18	1,09	19	0,00	Varías.	9,85	0,11	0,60	19	0,00	Varías.	5,80

Asignando probabilidades a los tiempos de actuación (0,3 a la alternativa de actuación a las 3 horas, de 0,5 a la de actuación a las 6 horas y de 0,2 a la de actuación a las 12 horas), se obtienen finalmente los riesgos ecológicos anuales medios ponderados con las probabilidades de las diferentes alternativas de actuación, que son de 327,4 URE (unidades de riesgo ecológico) para el fueloil y de 7,2 URE para el gasoil, lo que da un total de 334,6 URE. Esto equivale, por ejemplo, a 334,6 UDE (unidades de daño ecológico) con una frecuencia de una vez cada 1 000 años o a 0,3346 UDE con una frecuencia de una vez cada año.

Puesto que con la ampliación la mayor capacidad producirá un aumento únicamente en las cantidades trasegadas de gasolina, un producto con una volatilidad mucho más elevada del que se evapora hasta un 80% en los primeros 60 minutos, los posibles impactos derivados de un derrame no sufrirán modificaciones significativas respecto a la situación actual.

Para el control de los efectos de uno de estos posibles derrames accidentales, el promotor cuenta ya con los medios necesarios en la situación actual, recogidos en el PIM aprobado por la Capitanía Marítima de Huelva en enero de 2014. Dicho plan contempla, entre otros medios disponibles:

Material absorbente y EPIS: 300 kg de material absorbente, 250 m de barrera absorbente con faldón.

Barreras: 500 metros de barreras flotantes situadas en dos carreteles sobre el pantalán 2 en el muelle Sur.

Medios de recogida: 2 skimmer de tipo rebosadero.

4. Análisis del órgano ambiental. Recomendaciones del órgano ambiental al órgano sustantivo.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, si el órgano sustantivo considera la aprobación del proyecto, se recomienda lo siguiente:

Se coordinará el PIM con lo previsto en el Plan de Autoprotección de los Espacios Naturales Protegidos del Litoral Occidental Onubense, de forma que cualquier incidencia se notifique inmediatamente a los gestores de los espacios Red Natura 2000 del entorno, con el fin de obtener una adecuada, sólida y coordinada respuesta con todos los medios disponible.

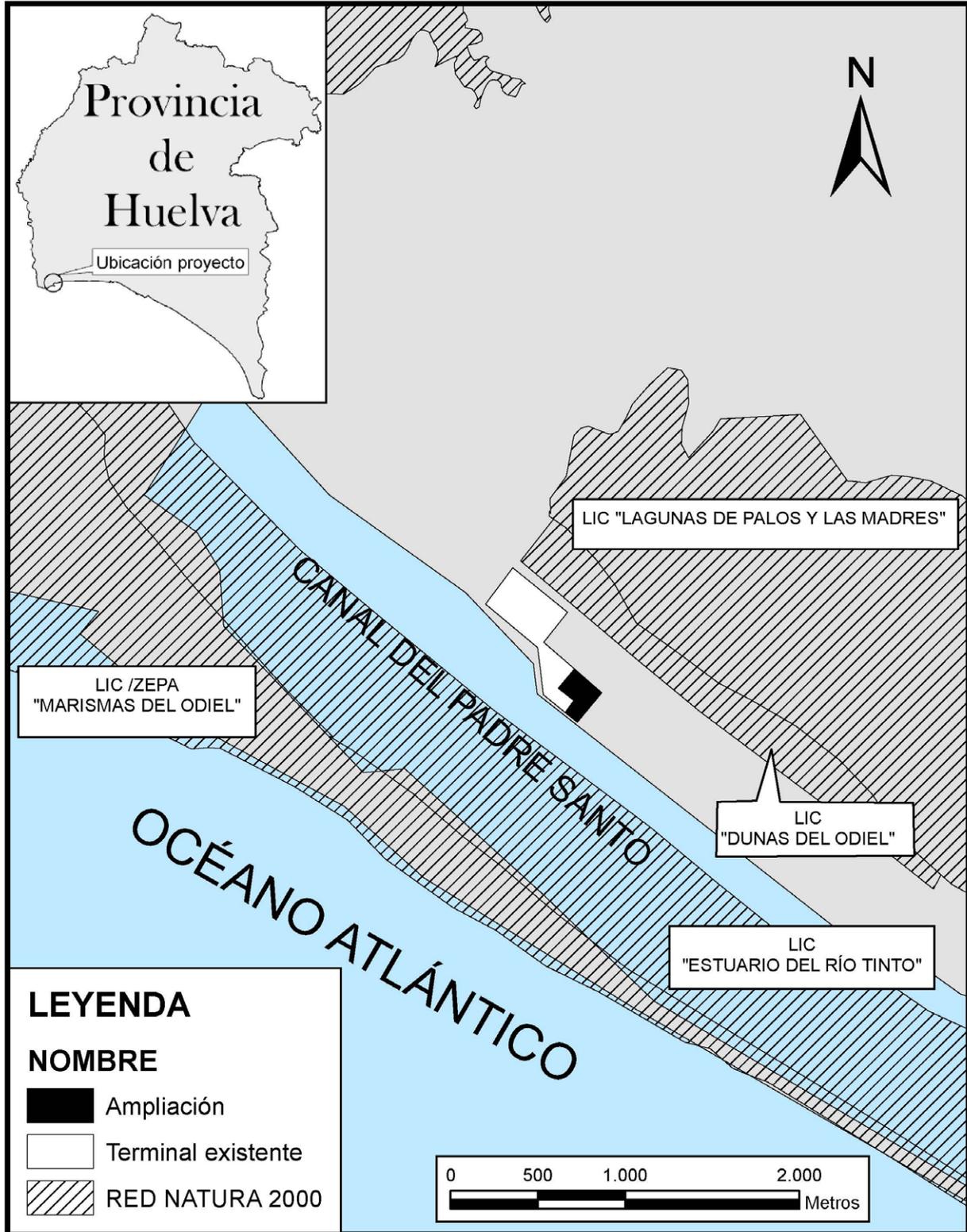
El plan de seguimiento contemplará: la elaboración de un mapa de sensibilidad ambiental de la zona que pudiera verse afectada por un vertido accidental fruto del funcionamiento de la instalación del promotor, de cara a proponer medidas adicionales de protección y disponer de una herramienta que ayude a una rápida toma de decisiones frente a la posibilidad un accidente de ese tipo. La elaboración de dicho mapa será coordinada por el órgano competente de la Junta de Andalucía.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Instalación de nuevos tanques en las instalaciones de Decal España, S.A. en la terminal de Palos de la Frontera (Huelva), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa descrita en las condiciones señaladas en la presente propuesta, que resultan de la evaluación recogida en el apartado A, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Política Energética y Minas para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 2 de febrero de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

INSTALACION DE NUEVOS TANQUES EN LAS INSTALACIONES DE DECAL ESPAÑA, S.A. EN LA TERMINAL DE PALOS DE LA FRONTERA (HUELVA)



cve: BOE-A-2015-1644