

Frigorífico para la conservación de las muestras hasta su envío al laboratorio.

Etiquetas blancas adhesivas para la identificación de las muestras.
Gasa estéril.

Segundo.—Las muestras biológicas a tomar por los Veterinarios de servicio, de las reses muertas en la lidia, lo serán de los productos que se indican y en las cantidades mínimas que se expresan en cada una de ellas:

- a) Sangre, 15 mililitros.
- b) Orina, 100 mililitros.
- c) Hígado, 50 gramos.

Las muestras biológicas de los caballos de picar lo serán únicamente de sangre y orina, en las cuantías establecidas para las reses. Asimismo, se podrá tomar muestras de saliva impregnando, al efecto, la gasa estéril.

Tercero.—Cada una de las muestras citadas se introducirán en recipientes de plástico estériles, con cierre hermético, procediéndose a continuación a identificar cada una de ellas mediante las correspondientes etiquetas, indicando el producto que contiene, la res, la ganadería o el caballo y el titular de la cuadra, en su caso, y fecha y plaza en que tuvo lugar la lidia.

Cuarto.—La totalidad de las muestras de cada animal, con su identificación, se introducirán en una caja adecuada que, debidamente precintada, se entregará al Presidente, quien dispondrá lo necesario para que se mantengan en refrigeración hasta su envío al laboratorio correspondiente.

A los efectos previstos en el párrafo anterior, podrán utilizarse las cajas aprobadas para la remisión de pitones en la Orden de 7 de mayo de 1992, o cualquier otra que ofrezca las mismas garantías de solidez e inviolabilidad.

Quinto.—El Presidente tomará las disposiciones pertinentes para que, a la mayor brevedad posible, las muestras sean enviadas al Servicio de Toxicología del Centro Nacional de Alimentación, integrado en el Instituto de Salud Carlos III, sito en Majadahonda (Madrid), carretera de Majadahonda a Pozuelo, kilómetro 2.

Madrid, 30 de diciembre de 1993.

ASUNCION HERNANDEZ

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

5331 *RESOLUCION de 9 de febrero de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la nueva terminal de carbón del Puerto de Ferrol, de ENDESA.*

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el citado Proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 9 de febrero de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA NUEVA TERMINAL DE CARBON DEL PUERTO DE FERROL, DE ENDESA

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián, remitió, con fecha 2 de marzo de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental la memo-

ria-resumen del Proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 28 de junio de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

El Estudio de Impacto Ambiental fue sometido por la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña» con fecha 26 de agosto de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Autoridad portuaria de Ferrol-San Ciprián, remitió con fecha 10 de noviembre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo consistente en el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo II.

El resultado del trámite de información pública se recoge en el anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre la nueva terminal de carbón del Puerto de El Ferrol.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, con dos alternativas de descarga discontinua y dos de descarga continua, se considera que el proyecto de la nueva terminal de carbón del Puerto de El Ferrol con la alternativa de descarga continua denominada número 4, que dispone de un pórtico móvil para acceder a todas las bodegas del barco, es viable desde el punto de vista ambiental, debiendo cumplir, además de las medidas correctoras propuestas en el Estudio de Impacto ambiental, las siguientes condiciones que se establecen por la presente declaración:

1. Protección de la calidad del aire

Para conseguir evitar que resulte significativo el impacto que originará la emisión de partículas de carbón, se cumplirá lo siguiente:

- a) Cuando se presenten vientos de componente Norte o Sur superiores a 68,4 kilómetros por hora (19 m/sg) medidos a 30 metros de altura, se paralizarán las operaciones tanto de carga como de descarga de carbón.
- b) Se estudiará y fijará la ruta de circulación de los camiones desde la terminal hasta su destino en la central térmica de «As Pontes» para evitar el tránsito urbano. No obstante ENDESA deberá estudiar en el plazo más breve posible la conveniencia y viabilidad del transporte del carbón por ferrocarril.

2. Protección de la calidad del agua del mar

Se diseñará y presupuestará la planta de tratamiento de aguas residuales, a que hace referencia el Estudio de Impacto Ambiental en su capítulo 5.1, y se determinarán las tareas y controles de mantenimiento que aseguren su correcto funcionamiento.

3. Previsión de circunstancias anormales

Se redactará un Plan que recoja las medidas y actuaciones a realizar en casos de potenciales accidentes, para evitar que se produzcan efectos ambientales significativos por contaminación acuática.

4. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones. El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del Acta de Recepción Provisional de las obras:

Informe de las actuaciones realmente ejecutadas relativas a las medidas correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

b) Mensualmente durante el primer año de funcionamiento de la terminal y trimestralmente los siguientes cuatro años:

Informe sobre los análisis de las concentraciones de polvo de carbón en el aire y de materiales sedimentables del agua de mar. Estas medidas deberán efectuarse en todos los puntos en los que se hicieron los pronósticos y análisis previos que recoge el Estudio de Impacto Ambiental.

Informe sobre el vertido líquido de la terminal relativo al volumen y análisis de los parámetros físico-químicos enumerados en el capítulo 5.2.2 del Estudio de Impacto Ambiental.

Informe de las mediciones previstas en el Estudio de Impacto Ambiental relativas a los niveles de ruido diurno y nocturnos registrados en La Graña, estando la terminal en plena actividad.

De los resultados obtenidos en el Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá la necesidad de imponer medidas correctoras adicionales a las que se contienen en el Estudio de Impacto Ambiental y en el condicionado de esta declaración.

5. Documentación adicional

La Autoridad portuaria de Ferrol-San Ciprián remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la autorización definitiva del Proyecto, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de la contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece en su condicionado, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio ruta y gestión del transporte del carbón a que se refiere la condición 1.

Diseño y controles de mantenimiento de la planta de tratamiento de aguas, a que se refiere la condición 2.

Plan de medidas y actuaciones para prevenir circunstancias anormales, a que se refiere la condición 3.

Programa de vigilancia ambiental a que hace referencia la condición 4.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

6. Financiación de medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliegos de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del Programa de Vigilancia.

Madrid, 9 de febrero de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el Impacto Ambiental del proyecto.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	x
Delegación del Gobierno.	
Secretaría Xeral Da Comisión.	
Dirección Territorial del MOPT.	
Consejería de Cultura.	
Consejería de Pesca	x
Centro de Investigaciones Submarinas.	
Laboratorio Regional del Medio Ambiente.	
Centro Oceanográfico de Vigo	x
Instituto de Investigaciones Pesqueras.	
Facultad de Biología.	
Asociación para la Defensa.	
Asociación Gallega.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Gobierno Civil de La Coruña.	
Diputación Provincial.	
Ayuntamiento de Ferrol	x
GEMA.	
Grupo Naturalista Habitat.	
Arco Iris.	
Sociedade Galega de Historia Natural.	
CODA.	
AEDENA.	
FAT.	
ADENA.	
SEO	x
Director General del CEDEX	x

Aspectos ambientales más relevantes de las respuestas recibidas

ICONA: «Es preciso señalar que la ría de El Ferrol está incluida en el Banco de Datos Hispanat como espacio de interés natural por su gran diversidad de invertebrados, resaltando especialmente su riqueza malacológica. El estado de conservación de este espacio natural es aceptable a pesar de la alta antropización de sus orillas.

A pesar de la existencia en la zona, de vientos dominantes fuertes de componente este, de mayo a septiembre, y dadas las características de las operaciones a realizar en la fase de explotación del proyecto, no parece previsible, en principio, la afección al espacio de interés natural denominado Laguna y Arenal de Doñinos, situado al oeste de El Ferrol y constituido por una laguna de aguas dulces separada del mar por un sistema dunar y una playa. El espacio presenta comunidades vegetales en buen estado de conservación y es importante refugio de aves invernantes.

No obstante, ambos espacios deben ser considerados a la hora del preceptivo estudio de impacto ambiental, investigando mediante modelos sistemáticos de simulación la emisión y dispersión del polvo de carbón. Asimismo, se deberá prestar especial atención a la deposición de polvo en las aguas de la ría, estableciendo un plan de vigilancia que incluya el control periódico de los niveles de éste en agua, costas y fondos. Se extremarán también las medidas de control de las operaciones de transporte y descarga del carbón para eliminar vertidos a la ría, dado que las medidas habituales de control del tráfico marítimo en la zona se han demostrado ineficaces en los últimos años.

Ayuntamiento de Ferrol: «Las manipulaciones, almacenamiento y transporte de 2,4 millones de toneladas de carbón, irremisiblemente producirán un impacto ambiental en el entorno evidente e inevitable a no ser que se cumplan al máximo las medidas correctoras que se establecen en el Proyecto definitivo».

Sociedad Española de Ornitología: «El proyecto no afectará de modo especial a ningún área de importancia internacional para las aves. Por lo tanto, no parece necesario, a priori, tomar medidas ambientales específicas en este sentido en el Estudio de Impacto Ambiental.»

Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas: «El planeamiento general de la terminal y los procedimientos de carga y manipulación son adecuados y se estima pueden minimizar el impacto ambiental. Sin embargo no se contempla el transporte del carbón desde el punto a su destino que parece ser se realizará por carretera.

Los accesos actuales al puerto de El Ferrol discurren por el interior de la población y no se ha tenido en cuenta la posible contaminación que se producirá por el transporte desde el muelle a la térmica de «As Pontes».

No se contemplan soluciones alternativas tanto de nuevos itinerarios para el tránsito, circunvalaciones, uso del túnel de ferrocarril de acceso al puerto hoy clausurado, etc., como la posibilidad de establecimiento de otros medios de transporte, ferrocarril o carobucto, estableciendo una conexión exclusiva entre la central y su terminal de combustible.

Consejería de Pesca de la Xunta de Galicia: «A la vista del gran volumen de carbón a movilizar según el proyecto, y dada la gran riqueza marisquera de la zona, sería necesario la observancia más estricta de la legislación vigente, y los medios más sofisticados de carga y descarga, así como el almacenamiento, para que sea mínimo el número de partículas de carbón que lleguen al medio marino».

Centro Oceanográfico de Vigo: «Manifiesta que el mayor impacto que originaría este proyecto sobre el medio marino serían las partículas de

carbón que llegarían al mar tanto a través de la atmósfera como por vertidos líquidos, o sólidos directos.

El correcto funcionamiento y dimensionado de la balsa de decantación se considera fundamental para minimizar los aportes al medio marino y debería prestársele atención preferente.

Se aconseja el diseño y establecimiento de un Plan de Seguimiento continuo para conocer la evolución temporal de los tres compartimentos marinos (agua, sedimentos y biota) como consecuencia del funcionamiento de la terminal de carbón.

ANEXO II

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El muelle del Puerto de El Ferrol donde se pretende ubicar la nueva terminal de descarga de carbón está adosado a las instalaciones portuarias comerciales de la ciudad.

El estudio analiza un sistema de descarga continua y directa que consta de un dispositivo situado sobre un pórtico que se mueve a lo largo del muelle utilizando una vía de rodadura de dos carriles, que permite acceder directamente a todas las bodegas de los barcos. La recogida del carbón se realiza de forma continua así como su elevación y transporte para el apilado directo del carbón en la parva. Esta disposición puede alimentar indistintamente al parque de almacenamiento y a los camiones de transporte, si se instala una tolva móvil sobre el camino de rodadura del descargador.

El sistema de descarga permite, dentro de los actuales métodos utilizados en el sector, minimizar el trasiego en la transferencia del carbón, reduciendo así, la emisión de polvo, el ruido de la maquinaria y el consumo de energía. Se prevé también la utilización de tractores empujadores para labores auxiliares, y palas cargadoras para completar la descarga de las bodegas del barco y para cargar los camiones del parque.

El parque de almacenamiento consiste en una parva de carbón de 155 metros de longitud paralela al muelle, 40 metro de anchura máxima y 16 metros de altura. En los laterales este y oeste de la parva se ubican sendas pantallas cortavientos, de 18 metros de altura, con planta en ángulo de 137,5° en la pantalla este y 145° en la pantalla oeste cuyos lados, en ambos casos, tienen unos 25 metros de longitud perpendicular al muelle y unos 55 metros de longitud convergiendo hacia la parva.

Se proyecta un muro de hormigón de 2 metros de altura que bordea todo el perímetro del parque, delimitando la parva de carbón por el lado del muelle, sigue perpendicular a éste, por los lados este y oeste, formando la base de las pantallas cortavientos, continuando al final de éstas para cerrarse rodeando la zona de edificios, que alberga la planta de tratamiento de aguas y otros servicios.

Bordeando todo el exterior del perímetro del parque se disponen canales de drenaje para recoger las aguas de escorrentía que irán a la planta de tratamiento para reutilizar en parte y verter el resto, tras el proceso de depuración, a través de un emisario submarino situado en el lado este del muelle, a 14 metros de profundidad bajo el espigón.

En el estudio se han llevado a cabo análisis y previsiones de la emisión de polvo de carbón al aire y su dispersión y deposición en tierra y en el agua y fondos marinos, que se produciría con la puesta en marcha de la nueva terminal. Estos estudios están avalados por el Instituto Marítimo Danés y el Instituto Hidráulico Danés.

Los resultados, calculados con modelos matemáticos y técnicas de simulación en túnel de viento, muestran, para pantallas de 16 metros de altura y 60 metros de longitud, que la tasa de deposición de polvo de carbón en el peor día en 10 años en situación de tormenta con viento sur de 20 m/s (72 km/h), supera sólo en un punto los 300 mg/m²/día que fija la legislación. Como consecuencia de estos resultados el Estudio recomienda la instalación de pantallas de las dimensiones experimentadas y la suspensión de los trabajos cuando la velocidad del viento del sur supere los 19 m/sg (68,4 km/h).

El proyecto asume esta recomendación, y además aumenta el tamaño de las pantallas a 18 metros de altura y 80 metros de longitud.

Los resultados obtenidos para la concentración de materia en suspensión en el agua de la ría, debida a la actividad de la terminal en circunstancias desfavorables (vientos elevados), no superan los 0,010 mg/l, que están muy por debajo del límite de detección óptica de partículas en aguas (2mg/l).

El impacto por los ruidos de la puesta en explotación de la terminal se ha evaluado realizando mediciones del ruido de fondo en el entorno y calculando los que se alcanzarán estando en actividad la maquinaria de manejo del carbón. Los resultados obtenidos muestran que el punto

más sensible es La Graña obteniéndose en este punto 43 db (A) con actividad reducida y 55 db (A) con actividad máxima, que resultarán admisibles tanto en período diurno como nocturno.

Las medidas correctoras dirigidas a minimizar la emisión de polvo son:

Equipo de manejo estanco.

Pantallas laterales cortavientos de 18 metros de altura y 80 metros de longitud en los extremos este y oeste de la pila de almacenamiento. Muro de hormigón de 2 metros en todo el perímetro del parque.

Sistema de riego del carbón.

Medidas operativas adicionales para condiciones meteorológicas extremas (viento Norte o Sur con velocidad superior a 19 m/sg), entre las que se incluye la paralización de la descarga y/o carga, manteniendo la pila sin área sometida a trabajo mecánico e incrementando la frecuencia de riegos con un aditivo floculante.

Lavado automático de camiones.

Cobertura de remolques.

Las medidas correctoras dirigidas a reducir los vertidos líquidos al medio marino son:

Sistema de drenaje de aguas de lluvia, riegos y limpieza.

Reutilización y tratamiento de aguas.

La medida para disminuir los niveles sonoros es la insonorización de la maquinaria empleada.

El Estudio propone un programa de vigilancia y control de los niveles de inmisión de partículas, vertidos líquidos y ruidos de la terminal.

Análisis del contenido

El planteamiento y desarrollo del Estudio se consideran, en general, adecuados.

El programa de vigilancia es escueto y no está presupuestado.

El Estudio no ha considerado el contenido de la respuesta del CEDEX a las consultas previas en lo referente al transporte del carbón desde el puerto a la central térmica.

ANEXO III

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

El único escrito presentado corresponde al Ayuntamiento de Ferrol cuyos aspectos más relevantes son:

Debería haberse considerado otro tipo de sistema de transporte aparte de la utilización de camiones.

Para la previsión de impactos se considera un único tipo de hulla de composición y características fijas, lo que no parece lógico.

No se indican las dimensiones y posición exacta del emisario de agua submarino.

Manifiesta su desacuerdo respecto a las estimaciones realizadas sobre la dispersión de las emisiones de polvo para las palas cargadoras y por la propia pila.

5332

RESOLUCION de 9 de febrero de 1994, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, sobre ocupación de una parcela en terrenos de dominio público marítimo-terrestre en la playa de la Barceloneta, Barcelona, para la construcción de un establecimiento de baños denominado «Baños del Astillero».

En el recurso de apelación número 9.728/1992, interpuesto ante el Tribunal Supremo por «Sitoldrer, Sociedad Anónima», contra la sentencia de 11 de abril de 1992, recaída en el recurso contencioso-administrativo número 1/635/1991, promovido ante la Audiencia Nacional por la misma sociedad por el cauce procesal de la Ley 62/1978, de 26 de diciembre, contra la Resolución de 4 de abril de 1990, sobre ocupación de una parcela en terrenos de dominio público marítimo-terrestre en la playa de la Barceloneta, Barcelona, para la construcción de un establecimiento de baños denominado «Baños del Astillero», se ha dictado sentencia, con fecha 14 de junio de 1993, cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallamos: Que debemos declarar y declaramos indebidamente admitido el recurso de apelación formulado por el Procurador don Rodolfo González García, en representación de la Entidad «Sitoldrer, Sociedad Anónima»,