

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

20304 *RESOLUCIÓN de 22 de julio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se decide que es innecesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Modificación de las actuales instalaciones de carga, descarga y almacenamiento de graneles sólidos del Muelle del Centenario para su modernización y adecuación medioambiental», de la Autoridad Portuaria de La Coruña.*

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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la distribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Modificación de las actuales instalaciones de carga, descarga y almacenamiento de graneles sólidos del Muelle del Centenario para su modernización y adecuación medioambiental», en el puerto de La Coruña, no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. La Autoridad Portuaria de La Coruña remitió, con fecha 18 de febrero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

Habida cuenta que el proyecto presente pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985, para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los Estados miembros consideren que sus características lo exigen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a la Junta de Galicia, Ayuntamiento de La Coruña y a las Asociaciones de Vecinos previsiblemente afectadas por la realización del proyecto, con el propósito de detectar la posible existencia de potenciales impactos ambientales adversos significativos (un resumen del resultado de esta consulta, junto con la descripción y análisis del proyecto, figuran en el anexo).

Tras examinar la documentación recibida, visitar la zona y participar en reuniones convocadas por la Autoridad Portuaria de La Coruña, en las que las empresas concesionarias de las instalaciones del Muelle del Centenario y representantes de la Junta de Galicia y Ayuntamiento de La Coruña analizaron las características y objetivos del proyecto, esta Dirección General considera que las actuaciones que se proponen mejoran las operaciones que actualmente ya se vienen realizando en el Muelle del Centenario, por incorporar medidas mitigadoras de impactos significativos actualmente producidos.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve que es innecesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Modificación de las actuales instalaciones de carga, descarga y almacenamiento de graneles sólidos del Muelle del Centenario para su modernización y adecuación medioambiental», en el puerto de La Coruña, debiendo cumplirse en su ejecución las siguientes condiciones:

1. Ampliación del Muelle del Centenario:

El proyecto de construcción deberá adoptar el diseño que indique el análisis de no alteración del transporte de sedimentos. No se realizarán dragados.

2. Instalaciones de carga, descarga y almacenamiento de graneles:

Se establecerá una red de recogida y tratamiento de las aguas pluviales o resultantes de la limpieza u otro tipo de operaciones en las zonas de manipulación de mercancías, evitando el vertido al mar de sustancias de cualquier tipo.

La Autoridad Portuaria de La Coruña dispondrá una red de medidores de emisiones e inmisiones de partículas a la atmósfera, tanto en las zonas

de manipulación de los graneles como en las cercanías de los núcleos de población susceptibles de ser afectados. Estos medidores registrarán datos en continuo. Sobrepassar los valores límite permitidos implicará la automática suspensión de las actividades que originen las emisiones. Los equipos serán mantenidos y controlados por laboratorios especializados en este tipo de actividades. La Autoridad Portuaria será responsable del funcionamiento de los equipos y deberá hacer públicos los resultados.

Madrid, 22 de julio de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO

Consultas realizadas

A continuación se relacionan las instituciones y asociaciones consultadas, así como un resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas.

La Junta de Galicia indica que se deben evitar los vertidos en la fase de construcción y establecer una red de recogida y tratamiento de las aguas, pluviales y de limpieza en las zonas de carga, descarga y manipulación de mercancías.

Respecto a la prolongación del muelle, propone que el proyecto considere la posible alteración de las corrientes marinas y la incidencia en el transporte de sedimentos en las zonas costeras próximas. Caso de que fuera necesaria la realización de dragados, debería procederse a la caracterización de los materiales a dragar. Así mismo, dice que se controle el vertido de los materiales de relleno para evitar su dispersión, y que se establezca un programa de seguimiento en la fase de construcción.

Ayuntamiento de La Coruña. El Ayuntamiento realizó un período de información pública de diez días, con el fin de que se pudieran presentar reclamaciones y sugerencias sobre el proyecto. Posteriormente emitió un informe en el que, teniendo en cuenta las consideraciones realizadas por los técnicos municipales y las alegaciones presentadas en la información pública, exponía los siguientes puntos:

Considera que el proyecto mejora el sistema actual de descarga, pero que la instalación más moderna y adecuada sería la que llevase consigo un circuito cerrado.

Manifiesta su negativa a la instalación proyectada para el carbón, proponiendo que se construya un puerto exterior.

Expone la preocupación municipal por la forma en que se están llevando a cabo en la actualidad las descargas y almacenamiento de graneles.

La Asociación de Vecinos Oza, de Gaiteira-Os Castros, a través de la Coordinadora Anti-Descargas de La Coruña, realiza una exposición general de la problemática del puerto y su entorno, exponiendo unas conclusiones finales cuyo contenido más significativo es el siguiente:

Considera la construcción de un puerto exterior como la única solución al tráfico de todo tipo de sustancias peligrosas, tóxicas, nocivas o molestas.

A corto plazo pide la paralización del gran muelle carbonero; que no se carguen ni descarguen sustancias peligrosas, tóxicas o peligrosas; circuitos totalmente cerrados para los graneles vegetales, especialmente para la soja; potenciación de la pesca y las mercancías «limpias».

Asociación de Vecinos A Barcarola, Asociación de Vecinos San Diego y Comisión Vecinal de la Gaiteira: No contestaron a la consulta.

Descripción y análisis del proyecto

El Muelle del Centenario del puerto de La Coruña es la terminal más importante y operativa de este puerto. Concretamente, en los últimos años, el movimiento de carga seca ha sido el 72 por 100 del volumen de carga seca del puerto.

Para paliar los efectos medioambientales negativos debidos a la manipulación de mercancías en el Muelle del Centenario, se pretenden modernizar las instalaciones de carga, descarga y almacenamiento de dos de los tráficos más importantes, como son el carbón térmico para abastecer a la central térmica de Meirama y los graneles vegetales agroalimentarios. Para ello, dos empresas privadas, concesionarias de instalaciones en el Muelle del Centenario, han presentado sendos proyectos para situar las emisiones e instalaciones de contaminantes por debajo de los límites legales.

Instalaciones de manipulación de graneles vegetales

El puerto de La Coruña se ha consolidado como puerto receptor de la mayoría de los ingredientes agrícolas que abastecen la industria gallega de nutrición animal. El tráfico agrícola del puerto de La Coruña se sitúa en segundo lugar en importancia, tras los graneles líquidos, si bien, en lo que a movimiento portuario tradicional (grúas, personal, transporte, etcétera), aporta el mayor volumen de actividad.

En la actualidad, una vez que los barcos atracan en el muelle, una grúa con cuchara bivalva extrae de la bodega el producto a granel, que pasa por una tolva que está al aire libre y cae finalmente sobre un camión. En este proceso hay dos momentos conflictivos, entrada y salida de la tolva, en los que se producen emisiones contaminantes.

La nueva instalación prevista por la empresa «Galigrain, Sociedad Anónima», consiste en un sistema de circuito semicerrado que reducirá drásticamente las emisiones de polvo a la atmósfera. El material descargado pasa a una tolva ecológica, dotada de un sistema de aspiración forzada, que dispone de persianas captadoras de polvo en su parte posterior y en el interior cuenta con filtros, electroventiladores, transportadores de cadena y mangas telescópicas para la descarga sobre las cintas transportadoras. Las cintas, totalmente cerradas por una carcasa, pasan por una torre de control y pesaje, que también cuenta con electroventiladores y filtro para aspiración, acabando en una nave cubierta.

Los principales resultados ambientales que se esperan conseguir con la realización de este proyecto son:

Eliminación de la contaminación que ahora se origina en la carga de camiones, ya que ésta se hará en una instalación totalmente cerrada con dispositivos de filtro y recuperación de polvo.

Eliminación de la contaminación que ahora se origina en la transferencia entre almacén y ferrocarril que se llevará a cabo por tubería en circuito cerrado.

Además, el transporte por ferrocarril supondrá la reducción de gran parte del tráfico de camiones.

Instalaciones de manejo de carbón

La central térmica de Meirama, propiedad de Unión Fenosa, utiliza como combustible el lignito pardo procedente de la mina de Limeisa, próxima a dicha central. En la actualidad se está incrementando la sustitución parcial del lignito local por carbones de importación, con menor contenido en azufre, con el fin de garantizar el cumplimiento del Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera, así como contribuir al compromiso del Estado español de reducir progresivamente las emisiones de SO₂.

Actualmente se están quemando del orden de 500.000 toneladas/año, estando previsto llegar hasta 1,4 millones de toneladas/año en el entorno del año 2003-2006, cuando la central térmica de Meirama sea una central 100 por 100 de carbón de importación.

El suministro de los carbones de bajo contenido en azufre se realiza actualmente por medio de barcos «Panamax», que son descargados por grúas en el Muelle del Centenario, depositando el carbón en el propio muelle donde por medio de palas se procede a su apilamiento. A continuación, también utilizando palas, el carbón se carga en camiones que, una vez toldados, lo transportan por la carretera N-550 hasta la central térmica de Meirama.

La descarga de un barco «Panamax» (70.000 toneladas, aproximadamente) dura entre tres y cuatro días. El transporte se realiza en camiones con una carga aproximada de 26 toneladas de carbón, y a un ritmo de 5.000 a 6.000 toneladas/día, por lo que durante doce o catorce días laborables la N-550 está sometida a un tráfico de camiones que realizan entre 200 y 240 viajes, con lo que esta carretera, ya de por sí bastante transitada, se somete a una densidad de tráfico muy alta para su capacidad.

Con el propósito de reducir las emisiones de polvo de carbón, Unión Fenosa desarrolla un proyecto básico de instalaciones de manejo de carbón de importación. Este proyecto afecta a tres zonas o fases de la operación: Zona de descarga de barcos, zona de transferencia y zona de carga de vagones. Tras la realización de distintos estudios, el proyecto se finaliza incorporando las medidas medioambientales conocidas sobre la manipulación de carbón.

El sistema que se propone, para uso exclusivo de las necesidades de la central térmica de Meirama, requiere para su instalación que el Muelle del Centenario se prolongue en una longitud de 130 metros, necesarios para poder ubicar la nueva zona cerrada, para la transferencia del carbón al ferrocarril, que entrará a lo largo del muelle hasta esta zona.

Con el nuevo sistema, la descarga del carbón se realizará por las grúas del Muelle del Centenario que lo depositarán en tres tolvas ecológicas, dotadas de captadores de polvo, que a su vez verterán el carbón sobre cintas cubiertas. Estas cintas envían el carbón hasta una primera torre de transferencia, dotada también de sistemas de captación de polvo y totalmente cerrada en su estructura.

Desde la primera torre de transferencia el carbón puede ser enviado directamente a los silos de carga de vagones por medio de una cinta totalmente cubierta. Este camino se utilizará durante los días de descarga del barco, con lo que se evita su almacenamiento en la zona de transferencia, enviándolo directamente a los parques de la central térmica de Meirama

por ferrocarril. La previsión del transporte diario es de 5.000 a 7.000 toneladas (de cinco a siete trenes). El resto del carbón descargado (se descargan del orden de 20.000 toneladas/día) se envía, por medio de cintas totalmente cubiertas, desde la primera torre de transferencia hasta la segunda torre que, empleando otra cinta también cubierta, lo envía a la zona de transferencia.

La zona de transferencia tiene como misión almacenar transitoriamente las aproximadamente 15.000 toneladas/día de diferencia entre la descarga y el transporte por ferrocarril. Esta zona está dimensionada para apilar de 65.000 a 70.000 toneladas de carbón que se realizará, por medio de una máquina combinada apilador/recogedor, en dos parvas. Esta máquina realizará la recogida de carbón para enviarlo, por cintas cubiertas, a través de la segunda torre de transferencia hasta la tercera torre, que a su vez lo enviará por cintas cubiertas hasta los silos de carga de vagones.

En todas las transferencias existirán sistemas de captación de polvo, incluso en la máquina combinada. El apilador será de altura regulable, al objeto de verter el carbón cerca de la parva y reducir la formación de polvo. Se instalará un sistema de riego por aspersión, para reducir la emisión de polvo, y una balsa de tratamiento de escorrentías.

Los silos cerrados de carga de vagones estarán provistos de sistemas de captación de polvo. La descarga sobre los vagones se lleva a cabo por medio de mangas telescópicas, evitando así la formación de polvo.

Los principales resultados ambientales que se esperan conseguir con la realización de este proyecto son:

Con la implantación del nuevo sistema se elimina la utilización de palas y camiones en la carga y transporte de carbón, que son las dos fuentes más importantes de polvo. Según los análisis ambientales encargados por la Autoridad Portuaria, se consigue una reducción de la emisión de polvo, con relación al sistema actual, superior al 88 por 100. Con el sistema que se propone, las tasas de deposición de polvo de carbón (concentración media en veinticuatro horas), en las zonas de La Coruña más próximas al Muelle del Centenario, dan como valor máximo 10 mg/m²/día, cuando el límite según Decreto 833/1975 es de 300 mg/m²/día. A su vez, las tasas de concentración de polvo de carbón (percentil 98 de todos los valores medios diarios registrados durante el año) darían como valor máximo 0,6 µg/m³, siendo el límite, según la Directiva 89/427/CEE, de 250 µg/m³. En situación de tormenta, el valor máximo previsto de tasa de deposición es de 100 mg/m²/día, y el de tasa de concentración de 5 µg/m³, muy alejados de los límites antes reseñados.

Con la sustitución del transporte del carbón mediante camiones por el ferrocarril, se consigue eliminar totalmente el tráfico de esos camiones tanto por la ciudad como por la carretera N-550 en su traslado a la central térmica de Meirama.

20305 RESOLUCIÓN de 22 de julio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se decide que es innecesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de terminal Ro-Ro/Lo-Lo en el dique del oeste del puerto de Palma de Mallorca, de la Autoridad Portuaria de Baleares.

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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 838/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto terminal mixta Ro-Ro/Lo-Lo en el dique del oeste del puerto de Palma de Mallorca no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente al procedimiento reglado de impacto ambiental. La Autoridad Portuaria de Baleares remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el análisis ambiental del proyecto, consultando sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

La necesidad del proyecto, así como una descripción de sus principales características se recogen en el anexo.

Habida cuenta que el presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985 (con-