

Potencia del tractor a la toma de fuerza (CV)	Velocidad (r/min)		Consumo específico (g/CV hora)	Condiciones atmosféricas	
	Motor	Toma fuerza		Temperatura (°C)	Presión (mmHg)

I. Ensayo de homologación de potencia:

Prueba de potencia sostenida a 540 ± 10 r/min de la tdf

Datos observados.	54 (73,5 CV)	1947	541	192	23,6	708
Datos referidos a condiciones atmosféricas normales.	58,8 (80 CV)	1947	541	-	15,5	760

II. Ensayo complementario:

Prueba a la velocidad de 2200 rev/min del motor designada como nominal por el fabricante.

Datos observados.	53,5 (72,8 CV)	2199	611	210	23,8	704
Datos referidos a condiciones atmosféricas normales.	58,7 (79,8 CV)	2199	611	-	15,5	760

III. Observaciones: El tractor incorpora un eje de salida de toma de fuerza de 35 mm de diámetro y 6 estrías con velocidades nominales de giro de 540 y 750 r/min, siendo el primer régimen considerado como principal por el fabricante.

18975 RESOLUCIÓN de 30 de octubre de 2008, de la Dirección General de Recursos Agrícolas y Ganaderos, por la que se resuelve la homologación genérica del tractor marca Landini, modelo Trekker 100 F (tipo T3).

Solicitada por Agriargo Ibérica, S.A. la homologación del tractor marca Landini, modelo que se cita, realizado el ensayo reducido preceptivo por la Estación de Mecánica Agrícola, a efectos de su potencia de inscripción, de conformidad con lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Agricultura de 14 de febrero de 1964, por la que se establece el procedimiento de homologación de la potencia de los tractores agrícolas, resuelvo:

1. Hacer pública la homologación genérica del tractor marca Landini, modelo Trekker 100 F (tipo T3), cuyos datos de potencia y consumo figuran en el anexo.

2. La potencia de inscripción de dicho tractor ha sido establecida en 66,9 kW correspondientes a 91 (noventa y uno) CV.

El tractor mencionado queda clasificado en el subgrupo 6.2 del anexo 1 de la Resolución de la Dirección General de Producciones y Mercados Agrícolas de 21 de marzo de 1997, y de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución de la Dirección General de la Producción Agraria de 15 de enero de 1981, por la que se desarrolla la Orden del Ministerio de Agricultura de 27 de julio de 1979, que establece el equipamiento de los tractores agrícolas y forestales con bastidores o cabinas de protección para casos de vuelco.

Madrid, 30 de octubre de 2008.-El Director General de Recursos Agrícolas y Ganaderos, Carlos Escribano Mora.

ANEXO

Marca Landini.
Modelo Trekker 100 F (tipo T3).
Tipo cadenas.
Fabricante Argo Tractors, S.p.A.
Motor denominación Perkins 2979/2200.

Potencia del tractor a la toma de fuerza (CV)	Velocidad (r/min)		Consumo específico (g/CV hora)	Condiciones atmosféricas	
	Motor	Toma fuerza		Temperatura (°C)	Presión (mmHg)

I. Ensayo de homologación de potencia:

Prueba de potencia sostenida a 540 ± 10 r/min de la tdf

Datos observados.	61,3 (83,4 CV)	1950	542	185	23,1	706
Datos referidos a condiciones atmosféricas normales.	66,9 (91 CV)	1950	542	-	15,5	760

II. Ensayo complementario:

Prueba a la velocidad de 2200 rev/min del motor designada como nominal por el fabricante.

Datos observados.	60,4 (82,2 CV)	2198	611	198	22,1	705
Datos referidos a condiciones atmosféricas normales.	65,9 (89,6 CV)	2198	611	-	15,5	760

III. Observaciones: El tractor incorpora un eje de salida de toma de fuerza de 35 mm de diámetro y 6 estrías con velocidades nominales de giro de 540 y 750 r/min, siendo el primer régimen considerado como principal por el fabricante.

18976 RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación de las instalaciones de la Compañía Logística de Hidrocarburos en el puerto Bahía de Algeciras.

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado 3.h del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización

El promotor del proyecto es la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), S.A. y el órgano sustantivo es la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA).

El objeto del proyecto es la reestructuración de las instalaciones auxiliares (edificaciones, líneas de trasiego, viales, etc.) que la Compañía Logística de Hidrocarburos tiene en el Puerto Bahía de Algeciras y la ampliación de su capacidad de almacenamiento.

Estas actuaciones pretenden adecuar las infraestructuras existentes a la ampliación prevista en el Puerto de Algeciras, así como a las necesidades de suministro de combustible derivadas de la citada ampliación.

La Instalación de Almacenamiento y Suministro de Hidrocarburos Líquidos de la empresa CLH objeto del presente proyecto se localiza en el muelle de Isla Verde en el Puerto Bahía de Algeciras, en el término municipal de Algeciras de la provincia de Cádiz, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

2. Descripción del proyecto. Alternativas

El proyecto de Ampliación de las Instalaciones de CLH en el Puerto Bahía de Algeciras contempla las siguientes actuaciones:

Demolición de parte de los edificios e instalaciones existentes afectados por las obras del Puerto de Algeciras y reubicación y construcción de nuevas edificaciones en los terrenos cedidos por la APBA.

Sustitución de las líneas de interconexión existentes (tuberías y cableado eléctrico) entre las dos plantas de la instalación de almacenamiento por otras de nueva construcción.

Modificación de instalaciones auxiliares (tuberías, sistema de drenaje, tratamiento de aguas hidrocarburadas, sistema eléctrico, etc.).

Desmantelamiento de uno de los tanques de almacenamiento (T-5, de 543 m³ de capacidad) y del equipo de tratamiento de aguas hidrocarburadas de una de las plantas, dado que el otro equipo existente presenta capacidad suficiente para la depuración de las aguas procedentes de la otra planta y de la nueva ampliación. Las 3 calderas para el calentamiento de los tanques de almacenamiento en servicio serán desmanteladas y sustituidas por 2 nuevas calderas de fuelóleo, con una capacidad de generación de vapor de 5.000 Kg/h, de las cuales una quedará en reserva. Las calderas no funcionarán de forma continua sino únicamente cuando existan demanda de vapor por parte del sistema, con un funcionamiento anual estimado de 2.400 horas. Cada caldera dispondrá de una chimenea de 14 m de altura.

Construcción de 6 nuevos tanques para el almacenamiento de productos petrolíferos tipo fuel oil intermedio (IFO), con una capacidad total de 129.598 m³.

Construcción de 2 nuevos cubetos de retención para albergar los tanques, con una superficie total de 16.933 m².

Acondicionamiento y modificación de la actual terminal marítima, consistentes en:

Retranqueo de los 2 puntos de atraque existentes.

Instalación de un nuevo punto de atraque para gabarras.

Instalación de 2 tuberías de 16" para la descarga del fuelóleo desde los buques hasta los tanques de almacenamiento y 3 líneas de 12" para la carga de gabarras (una de gasóleo y dos de fuelóleo).

El proyecto no contempla actuaciones en el medio marino.

La Autoridad Portuaria recuperará parte de los terrenos ocupados en la actualidad por CLH, que suponen 6.100 m² para realizar las obras proyectadas en el Puerto Bahía de Algeciras, y ampliará la concesión a CLH en 21.475m², con lo que la superficie total (existentes y futuras) que ocuparán las instalaciones de CLH en el Puerto será de aproximadamente 55.075m².

En el estudio de impacto ambiental se consideran las alternativas de tanques de techo flotante o tanques de techo fijo, para el almacenamiento de los productos petrolíferos. El promotor opta por tanques de techo fijo.

3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Las actuaciones se localizan en la Comarca del Campo de Gibraltar, en la Bahía de Algeciras, en concreto en el muelle de Isla Verde en el Puerto Bahía de Algeciras, uno de los más importantes en España en cuanto al tráfico marino de personas y mercancías.

La zona de afección del proyecto se encuentra totalmente antropizada, mientras que en el entorno próximo del puerto se caracteriza por espacios de gran riqueza medioambiental. A unos 2Km al norte de la instalación de CHL se sitúa el límite del Parque Natural del Estrecho (Decreto 57/2003, de 4 de marzo), catalogado como espacio de la Red Natura 2000: Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA): «Estrecho». A unos 5km al este se encuentra el Parque Natural de Los Alcornocales (Ley 2/1989, de 18 de julio), también declarado LIC y ZEPA ES0000049: «Los Alcornocales». A unos 4 km al suroeste de la zona de actuación se localiza un Área Importante para las Aves (SEO/BirdLife), IBA n.º 245, «Sierra del Bujeo, Ojén, del Niño y Blanquilla».

La Bahía del Algeciras, junto con el Estrecho de Gibraltar, destaca principalmente como zona de migración de aves, así como fauna piscícola y mamíferos marinos.

4. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.-La tramitación se inicia el 15 de noviembre de 2006 con la recepción en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) de la memoria resumen del proyecto. Con fecha 1 de marzo de 2007, la DGCyEA comienza la fase de consultas, remitiéndose las respuestas al promotor con fecha 25 de mayo de 2007.

En el trámite de consultas se solicita opinión a un total de quince entidades pertenecientes a la Administración General del Estado, a la Autónoma y a la Local, así como a distintas asociaciones y centros especializados. El siguiente cuadro muestra los organismos consultados, señalando aquellos de los que se ha recibido respuesta:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Demarcación de Costas en Andalucía-Atlántico, Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Secretaría General de Aguas, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	-
Diputación Provincial de Cádiz	-
Subdelegación del Gobierno en Cádiz	-
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	-
Dirección General de Gestión del Medio Natural, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	-
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Cádiz	-
Dirección General de Transportes, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía	-
Demarcación de Costas en Andalucía-Atlántico, Dirección General de Costas, Secretaría de Estado de Aguas y Costas, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino	X
Secretaría General de Aguas, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	-
Diputación Provincial de Cádiz	-
Subdelegación del Gobierno en Cádiz	-
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	-
Dirección General de Gestión del Medio Natural, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	-
Dirección General de Pesca y Acuicultura, Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía	X
Dirección General de Bienes Culturales, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía	-
Ayuntamiento de Algeciras	-
Instituto Español de Oceanografía	X
Ecologistas en Acción Andalucía	X
Asociación de Amigos del Parque Nacional	-
Grupo Ecologista Alimoche	-
Dirección General de Pesca y Acuicultura, Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía	X
Dirección General de Bienes Culturales, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente, de la Junta de Andalucía	X

Los aspectos ambientales más relevantes señalados en esta fase, y a los que el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) responde de forma explícita, incluyen:

Emisiones atmosféricas.-Se evaluarán las posibles emisiones de compuestos orgánicos volátiles a la atmósfera debido al almacenamiento del combustible en tanques. Se propondrán medidas de minimización de estas emisiones tanto en las operaciones de carga y descarga y durante el almacenamiento, evitando además la generación de malos olores que pudieran afectar a la población cercana.

Vertidos líquidos y residuos.-Se describirá el tratamiento de las aguas contaminadas antes de su vertido y la gestión de los residuos procedentes de este tratamiento.

Se propondrán medidas para el control y lucha contra la contaminación marina por vertidos accidentales, así como un plan de contingencias específico para estas situaciones.

Por otra parte, Ecologistas en Acción de Andalucía señala que en la zona de bunkering (trasvase de combustible en el mar) de Gibraltar en la actualidad hay una elevada concentración de benceno, según el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Por tanto, será necesario adoptar las medidas necesarias para que la nueva ampliación no suponga un incremento en la concentración de este compuesto.

Ruidos y vibraciones.-Se estudiará la incidencia de la actuación y de las nuevas instalaciones en la contaminación acústica en la zona de estudio y principalmente el efecto del aumento del tráfico marítimo y terrestre asociado al incremento del tamaño y capacidad de las instalaciones. La actuación proyectada deberá cumplir con el Reglamento de protección contra la contaminación acústica de Andalucía: Decreto 326/2003, de 25 de noviembre.

Paisaje y Patrimonio cultural.-La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa de la presencia de yacimientos arqueológicos inventariados en las proximidades de la zona de actuación, en la Isla Verde y Villa Rosa.

Zonas sensibles, flora y fauna.-Se estudiará la posible afección sobre espacios y especies protegidas como consecuencia de las actuaciones del proyecto, considerando el riesgo de afección sobre la avifauna migratoria que cruza el estrecho en esta zona. En concreto se valorarán posibles

efectos sobre las especies de aves que habitan o utilizan como lugar de paso de sus migraciones el Parque Natural del Estrecho, declarado por Decreto 57/2003, de 4 de marzo.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.—Con fecha 22 de septiembre de 2007 se publica en el Boletín Oficial del Estado núm. 228 el anuncio por el que se somete a información pública conjunta el proyecto informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto objeto de esta resolución. No se ha recibido ninguna alegación durante este periodo.

Con fecha 4 de octubre de 2007 la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, como órgano sustantivo, consulta a las Administraciones públicas afectadas, en aplicación de los artículos 9.3 y 9.5 del Real Decreto 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, sin que se haya recibido respuesta alguna.

El expediente de información pública junto con el estudio de impacto ambiental se recibe en la DGCyEA el 13 de febrero de 2008.

c. Fase previa a la declaración de impacto.—Con posterioridad al periodo de información pública del proyecto informativo y estudio de impacto ambiental, se solicita información al promotor en relación con los siguientes aspectos:

Descripción con mayor detalle de algunas de las actuaciones y elementos del proyecto.

Modelización, en el caso más desfavorable, de la contribución de la chimenea de emisión de gases a los valores de concentración en inmisión de los contaminantes emitidos.

Características del combustible IFO, justificación de su no inclusión entre las gasolinas contempladas en el Real Decreto 2102/1996 control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COVs) resultantes de almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio. Evaluación del posible impacto por emisión de COVs por almacenamiento de este combustible en los tanques.

Con fecha 2 de junio de 2008 se recibe informe del promotor con la información y aclaraciones referentes a los anteriores aspectos, que se integra en el estudio de impacto ambiental y que se describe en el apartado 5 de la presente resolución.

5. Integración de la evaluación

A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental y la información adicional solicitada al promotor con posterioridad al periodo de información pública.

Emisiones atmosféricas.—La sustitución de las tres calderas existentes por las dos nuevas proyectadas implica una variación en las emisiones producidas en la actualidad.

Dado que el proyecto implica un aumento del número y capacidad de los tanques de almacenamiento de combustible es previsible un incremento de las emisiones difusas procedentes de los venteos de estos tanques.

Asimismo, debido a los cambios de nivel del producto en los tanques y las condiciones meteorológicas de la zona en la que están ubicadas las instalaciones, se producirá la evaporación de compuestos orgánicos volátiles (COVs).

En el estudio de impacto ambiental se analiza la calidad del aire en la Bahía de Algeciras con los datos correspondientes al periodo 2004-2006 (estado preoperacional del proyecto), empleando el modelo AERMOD para estimar las aportaciones calculando las aportaciones de las emisiones de CLH a los niveles de inmisión en la zona.

Los valores registrados por las estaciones existentes indican concentración de contaminantes en medio receptor por debajo de los límites establecidos por legislación vigente (Real Decreto 1073/2002) en el caso del NO_2 , NO_x y benceno. Respecto al SO_2 , el límite de protección de la salud humana únicamente fue superado una vez en este periodo y en una sola de las estaciones (Estación de Guadarranque). En cuanto al ozono, estos límites fueron superados en tres estaciones (Alcornocales, Campamento y Colegión Carteya) en uno de los años estudiados. Sin embargo, en el caso de las partículas, los niveles de inmisión (PM_{10}) superan los límites de protección humana legalmente establecidos en la mayoría de las estaciones, debido, por una parte, a las emisiones de las instalaciones industriales y del tráfico marítimo y terrestre, y, por otra parte, a fenómenos naturales, como son la intrusión de masas de polvo procedentes de África y el spray marino.

Respecto a los contaminantes emitidos ante las modificaciones proyectadas en la instalación, los datos del promotor indican una disminución en la concentración de todos los contaminantes a excepción del dióxido de azufre (SO_2), dado que, aunque la cantidad de combustible disminuye, en el futuro se empleará únicamente fueloil (2 calderas), frente al uso actual conjunto de fueloil (2 calderas) y gasóleo C (1 caldera).

Las emisiones previstas, calculadas a partir de balances de materia y empleo de factores de emisión establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (AEPA), cumplen con los límites de emisión establecidos por la legislación vigente. Dado que el SO_2 es el contaminante más desfavorable, es el utilizado en el EsIA para el cálculo de la altura necesaria de chimenea. Partiendo de los datos del nuevo foco de emisión, se utiliza el modelo de dispersión atmosférica AERMOD, para la estimación de los valores de inmisión en el entorno, considerando los valores preoperacionales (obtenidos de medidas reales) y la aportación del nuevo foco, para distintas alturas de chimenea. Los resultados indican que con una altura de 14m se garantiza el cumplimiento de la legislación vigente (R.D.1073/2002) respecto a los umbrales críticos de los contaminantes emitidos (sin obtenerse mejoras significativas a partir de esta altura).

Respecto a las emisiones difusas por venteos desde los tanques de almacenamiento del combustible, el promotor indica que el nuevo combustible: Intermediate fuel oil (IFO), presenta una baja volatilidad, por lo que no son previsible emisiones de compuestos orgánicos volátiles y, por tanto, el proyecto no requiere la implantación de medidas correctoras específicas para evitar estas emisiones ni la instalación de sistemas de recuperación de vapores, así como tampoco le es de aplicación el Real Decreto 2102/1996, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COVs) resultantes de almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio.

Los tanques de techo fijo propuestos por el promotor cumplen con los requisitos de diseño indicados en los documentos BREF (Reference Documents on Best Available Techniques) de Almacenamiento («Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage»), de Refino («Reference Document on Best Available Techniques from Mineral Oil and Gas Refineries») y de Química Orgánica de Bases («Reference Document on Best Available Techniques in the Large Volume Organic Chemical Industry, LVOC»), así como el documento técnico «Best Available Techniques to Reduce Emissions from Refineries» (CONCAWE).

Posteriormente a la fase de información pública se solicita al promotor información complementaria que justifique la no inclusión del combustible IFO en el R.D. 2102/1996, así como una estimación de las emisiones por venteos. Con fecha 2 de junio de 2008, se reciben las aclaraciones solicitadas. El promotor justifica que la presión de vapor del combustible IFO (0.1 kPa) es menor a los 27.6 kPa mínimos para ser considerado gasolina y que además el resto de sus propiedades físicas lo excluyen del ámbito del R.D. 2102/1996. Respecto a las potenciales emisiones de COVs desde los tanques de almacenamiento, los datos aportados indican emisiones de 9.23T/año, muy por debajo de las que correspondería a una gasolina en las mismas condiciones (2192T/año). Estas emisiones, considerando además los tanques ya existentes, suponen un 3*10-4% de las cantidades de combustible que se trasegarán anualmente como consecuencia de la futura ampliación, por tanto por debajo del 0.01% que el Real Decreto 2102/1996 exige para las gasolinas. La baja presión de vapor del combustible IFO garantiza que las pérdidas en transporte serán poco significativas.

Vertidos líquidos y residuos.—La demolición y desmantelamiento de algunas de las instalaciones existentes implicará la generación de residuos inertes que serán gestionados y conducidos a vertedero autorizado, al igual que los residuos procedentes del drenaje y limpieza de los equipos y líneas a desmantelar.

Durante la fase de funcionamiento, los residuos generados serán de la misma naturaleza que los actuales, pero en mayores cantidades.

En el estudio de impacto ambiental se indica que las operaciones de limpieza de los tanques de IFO se realizarán cada 10 años. Los residuos peligrosos generados se almacenarán temporalmente en una zona habilitada al efecto, durante un periodo máximo de 6 meses hasta su retirada por el gestor autorizado. Esta zona de almacenamiento dispone de techo, de cubetos con suelo de hormigón y de un drenaje conectado con la red de drenaje de aguas hidrocarburadas.

Para evitar que los vertidos líquidos alcancen el suelo y las aguas subterráneas, el proyecto recoge la impermeabilización de los basamentos de los tanques y de los cubetos en los que se ubican, interponiendo una lámina PEAD en el primer caso y una solera de hormigón en el segundo. Además, los tanques disponen de dispositivos que evitan el rebose de producto y que detectan las posibles fugas. El proyecto también contempla la pavimentación de los cubetos existentes. Todas estas instalaciones se han diseñado de modo que cumplen con los requisitos establecidos en la instrucción técnica MI-IP-02, almacenamiento de líquidos petrolíferos.

Las instalaciones dispondrán de una red de drenaje para la separación de las aguas pluviales no contaminadas de las aguas contaminadas por hidrocarburos, de modo que estas últimas se someterán a un tratamiento de depuración, de modo que las aguas resultantes contengan una concentración de hidrocarburos inferior a los límites establecidos en la Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Algeciras. Dado que las tuberías de la Terminal Marítima permanecen siempre llenas de producto no se prevé su drenaje.

La instalación de la Compañía Logística de Hidrocarburos del Puerto Bahía de Algeciras dispone de un Plan de Autoprotección o Plan de Emergencia Interior en el que se refleja el procedimiento a seguir en caso de

producirse un vertido accidental. Este plan se ajusta, según se indica en el estudio de impacto ambiental, a lo indicado en el Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (modificado por el Real Decreto 948/2005, de 29 de julio).

Ruidos y vibraciones.—De acuerdo con el artículo 34.2 del Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, el estudio de impacto debe incorporar un estudio acústico.

Para reducir la potencial contaminación por ruido durante la fase de funcionamiento del proyecto, el promotor instalará medidas de insonorización en todos los sistemas de bombeo, así como en las dos nuevas calderas.

En la información recibida del promotor posteriormente a la fase de información pública, se adjunta el estudio de impacto acústico del proyecto, considerando la ampliación proyectada de las instalaciones. El estudio incluye descripción de la situación preoperacional a partir de mediciones reales, así como simulación de la situación futura mediante modelización. Los resultados indican que, considerando todas las actuaciones asociadas al proyecto, los focos difusos de contaminación (tales como el tráfico), y en la situación más desfavorable, los niveles de inmisión previsibles cumplen con los límites marcados por la legislación para las distintas zonas (uso residencial y uso industrial).

Paisaje y Patrimonio cultural.—Las actuaciones proyectadas no supondrán una modificación sustancial del paisaje en la Bahía de Algeciras, dado que se desarrollan íntegramente en la zona totalmente antropizada del puerto.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa de la presencia de yacimientos arqueológicos inventariados en las proximidades de la zona de actuación («Isla Verde» y «Villa Rosa»). El promotor realizará un control arqueológico durante todas las operaciones de movimientos de tierra, considerando el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas, en la modalidad de actividad arqueológica preventiva, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 48 del Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico, apro-

bado por el Decreto 19/1995, de 7 de febrero. Los trabajos se realizarán por arqueólogo que presentará en esta Delegación Provincial el correspondiente proyecto para su autorización por el Director General de Bienes Culturales, de conformidad con el Decreto 168/2003 de 17 de junio de 2003, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.

En función de los resultados obtenidos durante la prospección arqueológica se establecerán medidas de protección y/o investigación del área afectada.

En caso de producirse algún hallazgo de restos arqueológicos en zonas no catalogadas, se notificará en un plazo máximo de 24 horas a la Delegación Provincial de Cultura o al Ayuntamiento correspondiente, en aplicación del Decreto 19/1995 mencionado.

Incremento de tráfico.—Durante la fase de obras, se producirá un incremento del tráfico terrestre que sufre la carretera nacional N-340, así como del tráfico marítimo debido al aumento de la capacidad de almacenamiento y suministro (de 550.000 t/año a 1.000.000 de t/año) que se plantea. El estudio de impacto ambiental justifica que éste aumento es poco significativo en comparación con el tráfico total de la Bahía de Algeciras e indica que el transporte terrestre relacionado con las instalaciones de CLH se realizará, siempre que sea posible, de forma escalonada y fuera del horario punta.

Zonas sensibles, flora y fauna.—De acuerdo con la información aportada por el promotor, el proyecto se realiza en el interior del puerto, en una zona totalmente antropizada, sin riesgo de afección directa o indirecta sobre espacios o especies protegidas.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, considera que no existirán afecciones relevantes sobre los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía ni sobre especies de flora y fauna protegidas por el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres).

El siguiente cuadro resume los impactos más significativos asociados a la ejecución de la alternativa a ejecutar, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor para su minimización:

Impactos sobre el medio natural	Medidas preventivas y correctoras propuestas en el ESIA
Emisiones atmosféricas.	Las mediciones in situ indican cumplimiento de la legislación respecto a los valores de inmisión de contaminantes. Las modificaciones proyectadas en el proyecto supondrán una reducción de las emisiones de todos los contaminantes a excepción del SO ₂ . Emisiones difusas por venteos desde los tanques de almacenamiento poco significativas dada la baja volatilidad del combustible IFO a almacenar. Diseño de los tanques de acuerdo con las recomendaciones de los documentos BREF. Control de las emisiones en fase de funcionamiento del proyecto.
Vertidos líquidos y residuos.	Gestión y retirada a vertedero autorizado de los residuos generados por demolición y desmantelamiento. Impermeabilización de los tanques de almacenamiento, red de drenaje, dispositivos que eviten el reboso, etc. Depuración de las aguas contaminadas de las instalaciones. Mediciones del efluente previamente a su vertido.
Ruidos y vibraciones.	Mediciones en situación preoperacional. La modelización de la situación futura, en el caso más desfavorable, revela niveles de ruido inferiores a los establecidos por la legislación vigente.
Paisaje y Patrimonio Cultural.	Control arqueológico en todas las operaciones de movimiento de tierras, medidas de protección e investigación en caso de detección de elementos de patrimonio arqueológico.
Incremento del tráfico.	Incremento del tráfico, debido al proyecto planteado, poco significativo en relación con el tráfico marítimo en el puerto de la Bahía de Algeciras.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental propone un programa de vigilancia abarcando tanto la fase de obras como de ejecución del proyecto.

Los controles durante la construcción de la instalación de almacenamiento y de la terminal marítima se centra principalmente en garantizar el ajuste de las obras a la delimitación proyectada, el control de la afección sobre el patrimonio arqueológico y la adecuada gestión de los residuos generados.

Durante la fase de explotación, el programa de vigilancia ambiental incluye el control de las emisiones atmosféricas desde las, con mediciones en el momento de la puesta en marcha de las calderas, así como inspecciones periódicas llevando un libro-registro de cada foco de contaminación, según lo establecido en la legislación vigente. La vigilancia y control de la incidencia de las emisiones sobre el entorno se llevará a cabo a través de las redes de vigilancia de la contaminación atmosférica existentes en la zona.

Para el control de las emisiones atmosféricas difusas de COVs procedentes de los venteos desde los tanques de almacenamiento de combustible, el estudio de impacto ambiental propone inspecciones visuales de la instrumentación y paredes de los tanques, de los drenajes, bombas, equipos e instalaciones auxiliares, así como la realización de pruebas de estanqueidad conforme a la norma, código o procedimientos de reconocido prestigio en depósitos y tuberías, tal y como se viene realizando en las instalaciones actuales.

Para el control de los efluentes líquidos, las aguas procedentes de las instalaciones, previamente a su vertido, se conducirán a una arqueta de

control con caudalímetro y oleómetro para garantizar el cumplimiento de los límites de emisión establecidos en la autorización de vertido. Se realizará además un control mensual de partículas y aceites en los vertidos y un control trimestral de la demanda bioquímica de oxígeno (DQO).

Las instalaciones de la CLH disponen de un Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental, que se activará en caso de producirse algún vertido accidental en la terminal marítima, y de un Plan de Autoprotección o Plan de Emergencia Interior, para vertidos accidentales en las plantas de almacenamiento.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto ampliación de las instalaciones de CLH en el puerto Bahía de Algeciras concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Autoridad Portuaria del puerto de la Bahía de Algeciras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 3 de noviembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE CLH EN EL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS

