

7.2.MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES E INVESTIGACIÓN, MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA SOCIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

CVE-2017-2000 *Resolución de 25 de enero de 2017, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto de derribo de parte de la nave almacén número 10 del Depósito Franco del Puerto de Santander y posterior construcción de dos tanques metálicos para almacenamiento de productos químicos líquidos, Localización Barrio Pesquero, término municipal de Santander.*

PROYECTO: Construcción de tanques metálicos para líquidos.

LOCALIDAD: Santander.

PROMOTOR: Depósito Franco del Puerto de Santander.

ÓRGANO SUSTANTIVO: Ayuntamiento de Santander.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental («Boletín Oficial del Estado» núm. 296, de 11 de diciembre), en su artículo 7.2. prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del capítulo II del título II de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto "Construcción de tanques metálicos para líquidos" queda encuadrado en el anexo II, grupo 6, letra c); de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, al tratarse de una instalación industrial de almacenamiento de productos químicos, con mas de 100 metros cúbicos de capacidad, por lo que conforme a lo dispuesto en el artículo 7.2. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, ha sido sometida al procedimiento de evaluación ambiental simplificada, procediéndose con el presente informe de impacto ambiental a determinar si debe o no someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, en los términos previstos en el artículo 47 de la citada Ley.

Los principales elementos de análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, descripción, obras a realizar, localización del proyecto. promotor y órgano sustantivo. Alternativas propuestas.

Al objeto de permitir la contextualización territorial, temporal, procedimental y técnica del proyecto, se incluye a continuación una síntesis de los aspectos generales del mismo, cuyo contenido ha sido extraído del Documento Ambiental, aportado por el promotor.

1.1. Objeto y localización del proyecto.

El proyecto consiste en el derribo de una parte de la nave almacén nº 10 del Depósito Franco del Puerto de Santander, para la construcción en su lugar, de dos tanques para almacenamiento de líquidos cilíndricos, de 20 metros de altura y 14,40 m. de diámetro, de acero al carbono, con una capacidad de 3.257 m³.

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Dada la necesidad de realizar habituales tareas de mantenimiento en los tanques existentes, los nuevos tanques posibilitan mantener la actividad, mientras se realizan dichas tareas, cubriendo además un posible aumento en la demanda de almacenamiento líquido de lignosulfonato, procedente de la industria de la región.

El Depósito Franco del Puerto de Santander se ubica en la zona Sur de la ciudad de Santander, en la zona del Barrio Pesquero, en el margen noroeste de la bahía de Santander.

El lugar elegido para la construcción y ubicación de los futuros tanques, es el que ocupa actualmente el almacén nº 10, que será demolido en parte para la ubicación de los citados tanques.

1.2. Descripción del proyecto y obras a realizar.

1.2.1 Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el derribo de una parte de la nave almacén nº 10 del Depósito Franco del Puerto de Santander, para la construcción, en su lugar, de dos tanques para el almacenamiento de líquidos.

El almacén actual dispone de una planta en forma de V, con dos ramas llamadas A y B. La zona A, que será conservada, aunque habrá que completar su cerramiento, en la fachada donde actualmente se une con la zona B, y la zona B en dirección nordeste-suroeste, que será demolida para la ubicación de dos nuevos tanques de líquidos.

La primera actuación será la demolición de la zona B del almacén nº 10, procediéndose al desmontaje de la instalación eléctrica y a la posterior demolición manual de la cubierta. Posteriormente se procederá al corte y desmontaje de la estructura metálica de la nave y a la retirada de las vigas metálicas de cubierta. Los muros de hormigón perimetrales de la nave 10, quedarán intactos.

Para evitar posibles asentamientos diferenciales por comportamientos heterogéneos del suelo se ha optado por una cimentación profunda que traslade los esfuerzos a la capa de Keuper situada a 20-22 metros de profundidad. Así pues se ha optado por pilotes prefabricados de hormigón de 350-400 mm. de diámetro, con una longitud estimada de 26 m., hincados por maquinaria especializada. Una losa de hormigón recibirá los esfuerzos transmitidos por el tanque (peso propio, peso del líquido, viento, presión interior, nieve...) y se apoyará en los pilotes de hormigón.

Los productos químicos que serán almacenados en los tanques previstos, no son clasificados como peligrosos por la normativa aplicable, por lo que no son objeto del reglamento sobre almacenamiento de productos químicos RD 379/2001.

Para definir el líquido a contener, se usa como patrón un lignosulfonato cálcico con los siguientes parámetros de diseño:

Densidad = $<1,4 \text{ t/m}^3$; T^a de diseño = $90 \text{ }^\circ\text{C}$; Presión de diseño interna: $0,024 \text{ Kg/cm}^2$; presión de trabajo interna: 0 Kg/cm^2 ; presión de diseño externa: $0,0025 \text{ Kg/cm}^2$; Líquido no peligroso; líquido no inflamable.

En el caso que el Depósito Franco de Santander decida almacenar cualquier otro líquido en los mismos tanques, deberá asegurarse de que sus características físico-químicas son compatibles con los anteriores parámetros de diseño.

Los tanques existentes 1 y 2 disponen de 3 bombas ubicadas entre ellos, que impulsan el líquido a los muelles de Maliaño y Margen Norte. Los tanques 3 y 4, también existentes, disponen de una bomba que impulsa el líquido a los tanques 1 y 2. Además, existe una bomba móvil que permite las labores de carga desde camión.

La nueva instalación conectará, mediante tubería de acero; a la instalación existente y permitirá realizar la totalidad de las labores mencionadas. Además se dejará prevista una toma de carga junto al vial, para facilitar la carga de los depósitos desde camiones cisterna estacionados junto a los depósitos 3 y 4, para lo que se proyecta la instalación de una bomba de 95 KW, capaz de asegurar un caudal de $300 \text{ m}^3/\text{h}$ (equivalente a 375 t/h).

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Será necesario realizar actuaciones para recoger las aguas pluviales de la cubierta y derivarlas a la red de saneamiento. En la vertiente oeste del tejado de la nave que se conserva, en la zona lindante con los depósitos 3 y 4, la imposibilidad de ejecutar una canalización enterrada obliga a realizar un colector colgado que recoja dos de las bajantes; para recoger las otras dos bajantes se realizará un colector enterrado, que conectará en una arqueta con el mencionado anteriormente, evacuando así el agua de la red situada en el vial principal. También se canalizará a esta arqueta el agua proveniente del edificio anexo, que está actualmente canalizada por un tubo de PVC colgado del muro que se debe demoler.

1.2.2 Obras a realizar

En definitiva las obras a realizar son:

- Demoliciones
 - o Desmontajes de cerramientos de paneles, chapas metálicas, etc.: 1876,2 m2
 - o Desmontaje de vigas, viguetas, pilares metálicos, colectores: 381,01m.
 - o Demolición de muro de hormigón armado y cimentación de hormigón: 423,49 m3
- Movimientos de tierra
 - o Excavaciones: 619,84 m3
 - o Rellenos: 690,58 m3
 - o Canalizaciones y colectores: 220,71 m
- Cimentaciones
 - o Hormigón: 526,78 m3
 - o Hormigón: 305, 27 m2
 - o Pilotes prefabricados: 1.716 m
- Estructura
 - o Muro de hormigón: 16,66 m3
- Cerramientos metálicos
 - o Cerramiento lateral de fachada con chapa de acero: 130 m2
- Depósitos metálicos
 - o Dos tanques de las siguientes características: Tanque metálico de acero al carbono, de 14,4 m. de diámetro y 20 m. de altura, con capacidad para 3.257 m3,
- Instalaciones eléctricas
- Instalaciones contra incendios
- Instalaciones auxiliares
 - o Módulos de almacén
 - o Módulos de oficinas
 - o Módulos de caseta vestuario

Los residuos generados durante las obras proyectadas serán de: Residuos No Contaminados = 682 Toneladas; Residuos No peligrosos = 982,18 toneladas; residuos peligrosos = 10,51 Toneladas.

El proyecto estima un plazo de ejecución de seis meses.

1.3. Promotor y Órgano Sustantivo.

El proyecto de referencia está promovido por Depósito Franco del Puerto de Santander y el órgano sustantivo es el Ayuntamiento de Santander.

1.4 Alternativas propuestas

ALTERNATIVA 0:

No se contempla, por la necesidad de la gestión de un residuo industrial generado en Solvay, frente a la posibilidad de convertirlo en un subproducto que puede ser empleado en la fabricación de hormigones, de piensos alimenticios, etc..

ALTERNATIVA 1:

Esta Alternativa contempla la posibilidad de almacenar el producto en una piscina conformada con un vaso de hormigón, que precisaría, para mantener el volumen equivalente al necesario, de una excavación muy considerable.

Esta alternativa supone además la necesidad de instalar un sistema de control de fugas bastante más complejo que el del tanque sobre rasante, dificultándose además las tareas de mantenimiento.

ALTERNATIVA 2:

La opción de los tanques metálicos se considera la mejor por los siguientes motivos:

Flexibilidad que proporcionan en su llenado y vaciado

Al tratarse de volúmenes independientes, el riesgo de eventuales incidencias se reduce

Acceso más fácil a mantenimiento y control

El impacto visual queda atenuado por la presencia en el entorno de otros tanques e instalaciones de mayores dimensiones

En ambas alternativas la cimentación es profunda. El impacto en ese sentido es el mismo.

2. tramitación y consultas.

Con fecha de 27 de octubre de 2016 y con número de registro E-13002 se recibe en la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social, solicitud de inicio del la Evaluación Ambiental Simplificada y la documentación que la acompaña al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental.

Conforme al artículo 46.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el 28 de noviembre de 2016, la Dirección General de Medio Ambiente procede a consultar a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

En la siguiente tabla figura una relación de organismos consultados en relación al Documento Ambiental, señalando con X aquellos que han emitido informe o respuesta.

Relación de Consultados	Respuesta
Dirección General de Cultura	X
Dirección General del Medio Natural	-
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar	X
AENA	-

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Trascurrido el plazo de 30 días que fija el artículo 46.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, habían emitido respuesta los siguientes organismos:

Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. RE: 15117 / 12-12-2016

Dirección General de Cultura. RE: 15527 / 20-12-2016

Se incluye a continuación un resumen de los aspectos fundamentales extraídos de cada una de las contestaciones recibidas.

Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.- Este organismo manifiesta que de acuerdo con lo previsto en el artículo 4.11 de la Ley de Costas, el proyecto ubicado dentro de la zona de servicio del Puerto de Santander, se regula por la legislación específica sobre Puertos del Estado y por tanto no afecta a ámbitos del dominio público marítimo-terrestre gestionados por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

Manifiesta también, que por lo que respecta a los aspectos ambientales de medio marino y dinámica costera, el documento ambiental analiza los impactos asociados a posibles vertidos accidentales, que pudieran afectar a la bahía de Santander y sus comunidades biológicas. El riesgo asociado a estos impactos se califican como moderado en su fase de construcción y compatible en fase de funcionamiento (por la baja probabilidad de que ocurra, teniendo en cuenta las medidas de seguridad implantadas por la Autoridad Portuaria y las de gestión del Depósito Franco). De cualquier manera, se establecen medidas de mejora y vigilancia ambiental, para minimizar los riesgos de contaminación.

No obstante, la nueva actividad deberá tenerse en cuenta en el Plan Interior Marítimo de contingencias por contaminación marina accidental, según lo establecido en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, y el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

Dirección General de Cultura. Servicio de Patrimonio Cultural.- Esta Dirección General indica que: no se considera necesario un estudio específico de impacto sobre el patrimonio arqueológico, por lo que no hay inconveniente en que se ejecute el proyecto.

No obstante, si en el curso de la ejecución del proyecto, en aquellas fases que pudieran implicar movimiento de tierras, apareciesen restos u otros objetos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán inmediatamente las obras, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos, y se comunicará el descubrimiento a la Consejería de Educación, Cultura y deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, especialmente el Documento Ambiental, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del capítulo II del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1. Características del proyecto.

Por sus posibles afecciones sobre el medio ambiente, de entre las principales características del proyecto destacan las siguientes:

Tamaño: el proyecto ocupa una superficie de 703 m² dentro de la zona de servicio del puerto de Santander en la ubicación del Depósito Franco..

Acumulación con otros proyectos: el presente proyecto se acumula a la actividad de los otros almacenamientos existentes en la zona, sin que dicha acumulación suponga la generación de impactos ambientales significativos.

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Utilización de recursos naturales: el proyecto en cuanto a la utilización de recursos naturales, presenta el impacto positivo de utilización de subproductos de fabricación de pasta de madera de eucaliptos.

Generación de residuos: El proyecto generará residuos de distinta naturaleza procedentes de la fase de construcción. A saber:

Residuos no contaminados: Tierras y materiales pétreos, procedentes de las obras de excavación.

Residuos no peligrosos: Madera, hierro y acero, papel, plástico, cables y hormigón procedentes de derribos y demoliciones.

Residuos potencialmente peligrosos: Pinturas y sus envases, aerosoles, desencofrantes, materiales de aislamiento y absorbentes contaminados (trapos, etc...).

El proyecto cuenta con un plan de gestión de residuos conforme a la legislación vigente en la materia.

Contaminación y otros inconvenientes: La posibilidad de una contaminación de las aguas por vertidos accidentales o fugas es escasa por las normas de seguridad implantadas por la Autoridad Portuaria para la gestión de graneles líquidos y sólidos. Asimismo las características de los productos a almacenar (lignosulfonatos) que no son tóxicos, ni peligrosos convierten el riesgo en muy bajo.

Riesgo de accidentes: El riesgo de accidentes durante la fase de construcción y explotación es muy bajo, al entenderse que el proyecto debe cumplir los requisitos legales exigidos por la legislación sectorial de este tipo de instalaciones, así como con el pertinente estudio de Seguridad y Salud.

3.2. Ubicación del proyecto.

Los criterios relativos a la ubicación del proyecto, que deben de ser considerados desde la sostenibilidad son:

a) El uso existente del suelo: La actuación se realiza en suelo que se encuentra calificado para soportar el uso industrial, dentro de la zona de servicio del Puerto de Santander, conforme a la zonificación de usos de la Autoridad Portuaria.

b) La abundancia relativa, calidad y capacidad regenerativa de los recursos naturales del área: La zona es totalmente antrópica.

c) La capacidad de carga del medio natural, con especial atención a: Humedales, Zonas costeras, Áreas de montaña y bosque, Reservas naturales y parques: No es un humedal. El Depósito Franco está dentro de la zona de servicio del Puerto de Santander en el interior de la bahía de Santander. No es área de montaña ni de bosque. No forma parte de la red de espacios naturales protegidos de la Comunidad de Cantabria. No forma parte de espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000. La zona en cuestión no contiene elementos del patrimonio cultural, histórico o arqueológico con especial significado.

3.3. Características del potencial impacto.

Del documento ambiental se extraen los diferentes impactos negativos que, al menos de forma potencial, podrían producirse y que son:

Fase de construcción

Riesgo de contaminación del aire

Contaminación sonora

Riesgo de contaminación de las aguas de escorrentía superficial

Riesgo de accidentes laborales

Riesgo de afección a los trabajadores

Residuos

Fase de funcionamiento

Contaminación sonora

Contaminación lumínica
Contaminación de las aguas de escorrentía superficial
Contaminación de las aguas de la bahía y afección a las comunidades biológicas de la bahía de Santander.

Pérdida de calidad del paisaje e incremento de la susceptibilidad visual

Molestias y riesgos de afección a la salud de los trabajadores.

3.4. Medidas correctoras

Las medidas de mejora ambiental tienen como finalidad hacer compatibles, en su caso, la actuación con los valores y propiedades de su entorno.

Las medidas pueden ser: Alternativas, preventivas, correctoras y compensatorias.

Las medidas propuestas en fase de construcción, incluidas en el Documento Ambiental, serán:

Con carácter general:

Deberá ser nombrado un director ambiental por parte del promotor. Antes del inicio de las obras se dispondrá de todos los permisos y licencias. Se dispondrán las medidas necesarias para la realización de una obra limpia. Una vez finalizadas las obras se procederá a la retirada de instalaciones, materiales sobrantes, residuos, etc... de instalaciones de carácter temporal, formación adecuada y suficiente de los trabajadores en utilización de materiales y generación de residuos.

En general, se cumplirán todas las Normas Ambientales del Puerto de Santander.

Con carácter específico:

Medidas contra el polvo: Riego periódico de accesos y zonas de trabajo mediante aspersores o camiones cisterna. Los volquetes o vehículos que acarreen material contarán con los toldos requeridos para cubrir el mismo y evitar su dispersión por efecto del viento. La medida será objeto de vigilancia ambiental.

Medidas contra el ruido: Prohibición de realización de obras en período nocturno. No se transmitirá al ambiente exterior al recinto portuario controlado más de 70 dB en las zonas industriales o de almacenamiento, en horario diurno. Este límite se rebajará a 65 dB en las zonas urbanas residenciales. La medida será objeto de vigilancia ambiental

Medidas contra el riesgo de contaminación de las aguas de escorrentía superficial: Se solicitará autorización de vertido a la Autoridad Portuaria, cuando la acometida de aguas residuales se realice a un colector del Puerto, al Ayuntamiento cuando se realice a un colector municipal, o al Gobierno de Cantabria en el caso de un colector general gestionado por la Comunidad Autónoma o de un vertido directo al mar. En caso de que se produzca el derrame accidental de un producto contaminante, se comunicará inmediatamente tal circunstancia a la Autoridad Portuaria, tomando el causante del derrame las medidas necesarias para recoger el vertido

Se lavarán los vehículos y se cambiarán los aceites exclusivamente en aquellas instalaciones o talleres habilitados y autorizados para ello

Se impermeabilizarán la zonas de almacenamiento de sustancias peligrosas

Se dispondrá de cubetas capaces de retener cualquier tipo de derrame accidental, rebose o goteo.

Se prohibirán las actividades susceptibles de contaminar el suelo sin disponer de sistemas de retención de posibles derrames.

Se alejará de imbornales y sumideros cualquier depósito de líquidos nocivos o peligrosos con riesgo de derramen accidental, goteo o rebose.

En caso de que se produzca el derrame accidental de un producto contaminante, se comunicará inmediatamente tal circunstancia a la Autoridad Portuaria, tomando el causante del derrame las medidas necesarias para recoger el vertido

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Medidas contra el riesgo de accidentes y afección a la salud de los trabajadores: se aplicarán todas las medidas específicas que figuran en el estudio de seguridad y salud del proyecto.

Medidas para la gestión de residuos: Los residuos generados en la obra se gestionarán conforma a lo definido en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición del Proyecto y la legislación vigente, y se aplicarán todas las medidas específicas que figuran en las Normas Ambientales del Puerto de Santander.

En fase de funcionamiento las normas correctoras a aplicar, serán:

Medidas contra la contaminación sonora: No se transmitirá al ambiente exterior al recinto portuario controlado más de 70 dB en las zonas industriales o de almacenamiento, en horario diurno. Este límite se rebajará a 65 dB en las zonas urbanas residenciales. La medida será objeto de vigilancia ambiental

Medidas contra la contaminación lumínica: Se minimizará la contaminación lumínica, y se aplicará la legislación autonómica y estatal aplicable.

Medidas contra el riesgo de contaminación de las aguas de escorrentía superficial, aguas de la bahía y afección a las comunidades biológicas: se dará cumplimiento a las Normas Ambientales del Puerto de Santander en las operaciones de graneles líquidos, y más concretamente en:

Operaciones de carga y descarga:

Se adoptarán las medidas necesarias para minimizar la emisión de compuestos volátiles a la atmósfera

Se dispondrá de un Plan de Emergencia y/o Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, que contemple las actuaciones a llevar a cabo ante posibles derrames y vertidos (materiales absorbentes, barreras de contención, bombas, etc...). En caso de activación del Plan de Emergencia, se comunicará inmediatamente la incidencia a la Autoridad Portuaria, indicando el tipo de accidente y los riesgos en la zona portuaria.

Se dispondrá de un sistema de retención de derrames o vertidos accidentales, para evitar que lleguen al mar directamente o a través de la red de saneamiento y drenaje

Se comprobará el vaciado de conexiones y mangas antes de su conexión para evitar el goteo y se dispondrá de bandejas para recogida de derrames en caso de goteo o derrame.

Si aún así se produce derrame accidental, se recogerá y limpiará inmediatamente la superficie afectada, se gestionarán los residuos generados y se restablecerán las condiciones iniciales de la instalación.

Almacenamiento de líquidos:

Se dispondrá de sistemas que eviten emisión de compuestos volátiles desde los tanques

Se cumplirán las características y se realizarán las inspecciones reglamentarias de las instalaciones de carga/descarga, incluyendo: mangas, conexiones, válvulas, bombas, tanques, sistemas de retención, impermeabilización de superficies, sistemas de detección de sobrelleñado y rebosamiento de tanques, etc...

Gestión de residuos de graneles líquidos:

Se gestionarán como residuos peligrosos las aguas de limpieza de tanques y fangos, salvo que se disponga de sistemas de depuración

Los titulares de terminales responsables de operaciones de carga y descarga de graneles líquidos, dispondrán de instalaciones para recepción y tratamiento de residuos de la carga de los buques, aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas con destino a dicha instalaciones, así como los medios necesarios para prevenir dichos derrames.

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Medidas estéticas y contra la contaminación visual: A pesar de que la contaminación visual no es significativa, por la presencia de otros tanques similares en el entorno, se tendrá especial cuidado en que la pintura de los tanques no contraste con la existente en los demás edificios y tanques presentes en la zona.

En caso de constatar incidencias de electrocución y colisión de aves con las estructuras áreas de las instalaciones, deberán ser convenientemente revisadas para proceder a la correcta señalización mediante la instalación de nuevos objetos, pinturas, señales de balizamiento, espirales, neoprenos u otros mecanismos que faciliten la visión en condiciones de poca visibilidad, al objeto de eliminar la mortalidad sobre la avifauna.

En el documento ambiental se incluye un programa de seguimiento y vigilancia ambiental de las medidas preventivas y correctoras propuestas y de su eficacia.

4. Plan de vigilancia ambiental.

El plan de vigilancia ambiental, tiene por objeto establecer un sistema de seguimiento y control, que garantice el cumplimiento de las medidas cautelares y de mejora ambiental, incluidas en este documento. Concretamente:

Comprobación de que la actividad, en lo relativo al medio ambiente, se realiza según el proyecto aprobado.

Supervisión de la correcta ejecución de las medidas de mejora ambiental

Seguimiento de la evolución de los elementos ambientales previstos.

Por parte del promotor de la actuación, se deberá nombrar un Responsable o Director Ambiental, con la cualificación suficiente en materia ambiental, que se encargue del adecuado cumplimiento de las medidas indicadas en la DIA, así como la obligación de ejecutar y supervisar adecuadamente el Plan de Vigilancia Ambiental. Este nombramiento deberá comunicarse de manera inmediata y de forma previa al inicio de las labores de explotación a la DG. de Medio Ambiente.

Antes del inicio de cualquier intervención, el promotor deberá contar con todas las licencias y/o autorizaciones necesarias y requeridas por los distintos Organismos Públicos con el fin de poder dar comienzo de forma reglada con la fase de obras.

MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL EN FASE DE OBRAS:

Delimitación de zona acopio de materiales: Delimitación de zonas adecuadas para acopio de materiales. Verificación mensual y anotación de las incidencias en Diario Ambiental.

Delimitación zona para gestión de residuos: Incluidas zonas destinadas al mantenimiento de vehículos, cambios de lubricantes, repostaje de carburantes, etc. .. Deberá existir un plan de gestión de residuos conforme a la normativa vigente en la materia, así como los contratos necesarios para el manejo de los mismos con gestor autorizado. En caso de incidencia relacionada con residuos tóxicos o peligrosos, se comunicará al órgano sustantivo, a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de la Comunidad autónoma de Cantabria. Verificación quincenal y anotación en Diario Ambiental de las incidencias.

Delimitación zonas para parque de maquinaria y casetas de obra: Verificación mensual durante toda la fase de obra y anotación de las incidencias en Diario Ambiental.

Reducción de las emisiones de polvo: Mantenimiento del aire libre de polvo por vía húmeda. Entoldado de vehículos para minimizar emisiones y derrame de materiales. Lavado de vehículos de obra. Retirada del barro como consecuencia de las obras. Aplicación diaria y anotación en Diario Ambiental de las incidencias.

Asimismo se realizarán medidas mensuales de polvo sedimentable, disponiendo de al menos una estación de captación de polvo superiores e inferiores a 10 micras respectivamente. Anotación en Diario Ambiental de las incidencias.

Control de emisiones de ruido: Prohibición de obras en horario nocturno. Se realizarán medidas con sonómetro homologado al menos en un punto de la zona más próxima a viviendas y

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

se establecerá como umbral máximo 65 db durante horario diurno, a menos que las Ordenanzas Municipales establezcan un umbral más restrictivo.

Se anotará en diario ambiental toda incidencia surgida.

MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL EN FASE DE FUNCIONAMIENTO:

Control del ruido: Medición del ruido ambiental con sonómetro homologado. No se superará el umbral de 70 dB en horario diurno en zonas industriales o de almacenamiento o de 65 dB en zonas residenciales. En horario nocturno el límite máximo se rebajara hasta 55 y 45 dB, respectivamente. Se realizarán medidas mensuales y las incidencias se anotarán en Diario Ambiental.

Control de vertidos: Vigilancia y control de las Normas Ambientales del Puerto de Santander.

Control de la contaminación lumínica: Control del cumplimiento del Real Decreto 1820/2008, de 14 de noviembre, y Ley de Cantabria 6/2006, de 9 de junio, de prevención de la contaminación lumínica. Anotación en Diario Ambiental y comunicación de incidencias.

5. Redacción de informes.

Durante la ejecución de la obras, se redactará un informe con periodicidad trimestral, que recogerá las incidencias ocurridas, resultado de las medidas realizadas de los distintos parámetros contemplados en el Plan de Vigilancia Ambiental, e incumplimientos en relación a las medidas de protección ambiental y que será remitido a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria. Así como un informe final de los resultados de la aplicación del Plan de Vigilancia Ambiental a la conclusión de la fase de construcción.

Igualmente, se redactará durante la fase de funcionamiento un informe ANUAL durante los dos primeros años de funcionamiento, que recoja las incidencias, cumplimiento de las medidas de control, medidas de los parámetros contemplados en el Plan de Vigilancia Ambiental.

6. Condicionantes adicionales.

El presente proyecto se ejecutará con arreglo a lo establecido a los condicionantes siguientes, dando cumplimiento de este modo a lo establecido al respecto por los distintos Organismos consultados en sus informes, comunicados y/o autorizaciones, incluidas las determinaciones del presente órgano ambiental.

Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.- Este organismo manifiesta que de acuerdo con lo previsto en el artículo 4.11 de la Ley de Costas, el proyecto ubicado dentro de la zona de servicio del Puerto de Santander, se regula por la legislación específica sobre Puertos del Estado y por tanto no afecta a ámbitos del dominio público marítimo-terrestre gestionados por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

Manifiesta también, que por lo que respecta a los aspectos ambientales de medio marino y dinámica costera, el documento ambiental analiza los impactos asociados a posibles vertidos accidentales, que pudieran afectar a la bahía de Santander y sus comunidades biológicas. El riesgo asociado a estos impactos se califican como moderado en su fase e construcción y compatible en fase de funcionamiento (por la baja probabilidad de que ocurra, teniendo en cuenta las medidas de seguridad implantadas por la Autoridad Portuaria y las de gestión del Depósito Franco). De cualquier manera, se establecen medidas de mejora y vigilancia ambiental, para minimizar los riesgos de contaminación.

No obstante, la nueva actividad deberá tenerse en cuenta en el Plan Interior Marítimo de contingencias por contaminación marina accidental, según lo establecido en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, y el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

CVE-2017-2000

JUEVES, 9 DE MARZO DE 2017 - BOC NÚM. 48

Dirección General de Cultura. Servicio de Patrimonio Cultural.- Esta Dirección General indica que: "no se considera necesario un estudio específico de impacto sobre el patrimonio arqueológico, por lo que no hay inconveniente en que se ejecute el proyecto".

No obstante, si en el curso de la ejecución del proyecto, en aquellas fases que pudieran implicar movimiento de tierras, apareciesen restos u otros objetos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán inmediatamente las obras, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos, y se comunicará el descubrimiento a la Consejería de Educación, Cultura y deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998.

Cuando aparezcan situaciones particulares que no contempladas en el Plan de Vigilancia Ambiental y/o el Informe de Impacto Ambiental, el responsable Ambiental, deberá comunicarlo al promotor de la actuación, y al Órgano Sustantivo. Evaluará el correspondiente impacto ambiental, propondrá medidas correctoras para su corrección y someterá dichas medidas correctoras, para su aprobación por la Dirección General de Medio Ambiente.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente, al objeto de determinar la procedencia o no de someter nuevamente el proyecto al trámite ambiental oportuno.

7. Conclusión.

Teniendo en cuenta el análisis anterior, y a propuesta del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, esta Dirección General resuelve, de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada conforme a los criterios de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, que el proyecto, "Construcción de tanque metálico para líquidos", promovido por el Depósito Franco del Puerto de Santander, previsiblemente no producirá efectos adversos significativos por lo que no considera necesario someter este proyecto a la tramitación de evaluación de impacto ambiental ordinaria prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, siempre que se integre en el proyecto definitivo, el condicionado incluido en el presente informe.

Esta resolución se hará pública a través del Boletín Oficial de Cantabria y de la página web de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Santander, 28 de febrero de 2017.

El director general de Medio Ambiente

(P. S., Decreto 104/2015, 6 de agosto),

el director general de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística,

José Manuel Lombera Cagigas.

2017/2000

CVE-2017-2000