

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo; en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/1986, de competencia estatal.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 13 de septiembre de 2001, el análisis ambiental y una documentación sobre las características de los proyectos «Ampliación de la zona de estacionamiento de vehículos», «Reparación de la galería de servicio», «Renovación de grupos de emergencia» y «Construcción de una depuradora de sentinas y adecuación de los equipos de bombeo y soplantes de la actual estación depuradora de aguas residuales (EDAR)» en el aeropuerto de Girona, al objeto de determinar si era necesario someterlos, según criterio del órgano ambiental, al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anejo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir...». Por otro lado, en el anexo II de la citada disposición se contempla en el grupo 7 letra d) la construcción de aeródromos, en el caso de que no estén incluidos en el anexo I.

El primer proyecto tiene como objeto la ampliación del aparcamiento ocupando una zona actualmente ajardinada, la reposición de la capa de asfalto de la plataforma perimetral y la reparación de diferentes zonas de pavimento. El segundo proyecto se centra en la reparación y mejora de las instalaciones de la galería de servicio del aeropuerto. El tercer proyecto contempla la renovación de los grupos electrógenos de emergencia, incluyendo la adecuación de la sala, la modificación del cuadro de automatismos, el cambio de puertas exteriores, la instalación de extractores, la renovación parcial de la red de combustible, mejoras y renovación de la cubierta de la central eléctrica, y la instalación de un sistema de luces de aproximación sencillo. El último proyecto consiste en la construcción de una depuradora de sentinas y la adecuación de los equipos de bombeo y soplantes de la actual estación depuradora de aguas residuales.

Los impactos que producirán los diferentes proyectos son en todos los casos de carácter compatible o moderado. Las actuaciones se sitúan en la zona aeroportuaria, ya alterada antrópicamente, y que, por tanto, ha perdido sus valores naturales iniciales. El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones.

- Dirección General de Conservación de la Naturaleza.
- Agencia Catalana del Agua.
- Ayuntamientos de Girona, Vilobi d'Onyar y Aiguaviva.
- Direcciones Generales de Calidad Ambiental y Patrimonio Cultural de la Generalitat Catalana.

Se han recibido contestaciones de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y de la Agencia Catalana del Agua.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera que el proyecto, desde el punto de vista de conservación de la biodiversidad, no es necesario someterlo al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Agencia Catalana del Agua señala que el aeropuerto se encuentra en la zona de policía que contempla la Ley de Aguas y que se encuentra en una zona potencialmente inundable por lo que consideran necesario: un estudio de inundabilidad dada la proximidad de la riera de la Torre, el torrente Calderó y la riera de Riudevila; una evaluación del impacto producido sobre el bosque de ribera y su entorno asociado; la determinación de la calidad del vertido y de la incidencia del mismo sobre el medio receptor en base a los usos del agua existentes.

Independientemente de que en el aeropuerto tenga que realizarse un estudio de inundabilidad, y que ciertas actuaciones necesiten autorización de la Administración Hidráulica, por realizarse en la zona de policía, los tres primeros proyectos no tienen repercusión significativa sobre el medio hídrico, ya que mantienen las condiciones actuales. La construcción de la depuradora de sentinas va a permitir, una mayor depuración y una mejora de las condiciones del vertido actual, ya que en la actualidad los residuos procedentes de las sentinas de los aviones son diluidos hasta unas condiciones que permiten que se puedan tratar en la estación depu-

radora. Sin embargo, en un futuro, cuando se construya la depuradora de sentinas, se realizará una fase más de depuración, sin cambiar los puntos de vertido ya que está previsto que la depuradora de sentinas vierta a la actual estación depuradora. Dada la localización de la obra no se considera relevante el impacto sobre la vegetación de ribera.

En consecuencia, y en virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001 y viendo que de la realización de la obra no se prevén impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental los proyectos de «Ampliación de la zona de estacionamiento de vehículos», «Reparación de la galería de servicio», «Renovación de grupos de emergencia» y «Construcción de una depuradora de sentinas y adecuación de los equipos de bombeo y soplantes de la actual estación depuradora de aguas residuales (EDAR)» en el aeropuerto de Girona, sin perjuicio, de que otras actuaciones previstas en un futuro y que supongan un cambio significativo de las condiciones de explotación del mismo, tengan que someterse, en conjunto, al proceso de evaluación de impacto ambiental. En ese caso el estudio de impacto ambiental incluirá un estudio de inundabilidad, como señala la Agencia Catalana del Agua. Madrid, 2 de abril de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## 9001

*RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «ampliación del pantalán de la refinería Gibraltar», promovido por CEPSA.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto ampliación del pantalán de la refinería «Gibraltar» se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Otros proyectos», del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 5 de octubre de 2001, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Ampliación del pantalán de la refinería «Gibraltar», cuya descripción figura en el anexo, consiste fundamentalmente en prolongar la rama oeste del actual pantalán, girando 15 grados en dirección sureste. La estructura prevista es de gravedad, realizada mediante cajones.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente) Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía), Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía), Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico (Junta de Andalucía), Ayuntamiento de Algeciras, Cofradía de Pescadores de Algeciras, Ecologistas en Acción, Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN) y Verdemar. Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

Con fecha 9 de enero de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y a CEPSA, promotor del proyecto, copia de las respuestas recibidas, al objeto de que el promotor analizara su contenido y llevara a cabo los estudios complementarios que estimara convenientes.

Estos estudios se concretan en el documento «Estudio de la afección de la ampliación del pantalán de la refinería Gibraltar sobre la evolución morfodinámica del tramo de costa colindante» que, junto con un informe comentando las respuestas de la consulta, fue remitido por CEPSA a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 26 de marzo de 2002, y cuyas conclusiones se resumen en el anexo.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio

Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación del pantalán de la refinería «Gibraltar».

No obstante, los materiales de préstamo necesarios para la ejecución del proyecto procederán de canteras y excavaciones debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano competente de la Junta de Andalucía.

Por lo que se refiere a la posible existencia de restos arqueológicos en la zona, antes del inicio de las obras se realizará una prospección arqueológica subacuática. Esta prospección, y el correspondiente informe, deberá contar con la conformidad de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Asimismo, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de aguas, con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistemas de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes, de manera que se cumpla la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertido o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo-París, Londres y Marpol).

Madrid, 17 de abril de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO

### Descripción del proyecto

El pantalán de CEPSA está ubicado entre el muelle de Acerinox y la zona de Campamento, en el interior de la bahía de Algeciras. La necesidad de ampliar las actuales instalaciones marítimas surge con motivo de optimizar la operatividad de las mismas, facilitando las maniobras de los buques.

El atraque se ha diseñado para un tráfico de buques quimiqueros (chemical tanker) y de gases licuados del petróleo (LPG). Los buques que podrán operar en las nuevas instalaciones tendrán un tamaño desde 3.000 toneladas de peso muerto (TPM) hasta un máximo de 30.000 TPM para los quimiqueros, y en los gaseros entre 3.000 y 35.000 metros cúbicos.

El proyecto consiste en prolongar el pantalán existente, por su rama oeste, girando 15 grados en dirección sureste. La estructura prevista es de gravedad, realizada mediante cajones. El nuevo atraque estará constituido por una plataforma central, donde se concentrarán las operaciones de carga y descarga, y cuatro duques de alba de amarre. Dos de ellos servirán, a su vez, de apoyo al rack de tuberías que conectarán con las existentes.

A continuación se describe la solución adoptada para la realización del proyecto.

La obra civil está formada por unas estructuras de gravedad (cajones) cimentadas sobre una escollera. Los cajones que constituyen las estructuras de duques de alba y plataforma se prefabricarán fuera del emplazamiento, se botarán, remolcarán y una vez situados en la posición prevista se hundirán de forma controlada, para posteriormente rellenarlos de material granular.

Los dos cajones de la plataforma presentan forma prismática, con planta rectangular de 40,0 por 16,5 metros y un puntal de 20,5 metros.

Los cajones de los duques de alba son igualmente prismáticos, con planta rectangular de 12,5 por 15,0 metros, con tacón para darles mayor estabilidad al vuelco con lo que su superficie de apoyo es de 16,0 por 18,0 metros. En cuanto al puntal y debido a los diferentes calados del atraque, los dos más próximos al actual tienen 18,5 y 20,5 metros respectivamente y los dos más alejados 22,5 metros.

Se ha llevado a cabo una campaña batimétrica, geofísica y geotécnica superficial, de cuyos resultados se concluye que los cajones pueden colocarse directamente sobre el fondo, sin necesidad de realizar dragados.

Una vez fondeado cada cajón en su emplazamiento se rellenarán sus celdas con material granular. La coronación del cajón se sitúa a la cota + 1,5 metros, desde allí hasta la + 4,0 metros, que es la cota superior de la plataforma y de los duques de alba, se ha previsto una viga cantil perimetral de hormigón armado.

Entre los dos cajones de la plataforma está previsto tender un puente de vigas pretensadas. Desde este puente, apoyándose en los duques de alba de amarre, se realizará otro puente análogo hasta llegar al último cajón del atraque existente. Con este mismo tipo de construcción se unirán los dos vanos del pantalán actual, entre duques de alba y plataforma,

donde ahora existen dos pasarelas peatonales metálicas. Estos puentes tendrán la doble finalidad de servir de apoyo al rack de tuberías así como de vía de acceso a las instalaciones de la plataforma. Para acceder a los duques de alba extremos se prevén dos pasarelas metálicas.

El rack de tuberías es una estructura metálica que sirve de apoyo a las tuberías desde la nueva plataforma hasta la existente. A cada uno de los lados exteriores y a la altura del primer nivel, se situarán pasarelas peatonales para inspección. Además, la estructura del rack servirá de soporte para las bandejas de los cables eléctricos.

En cada frente de atraque se dispondrán bridas de conexión para los productos que trasladen los buques y, además, para los siguientes servicios: Agua de deslastre, agua dulce, nitrógeno y retorno de vapor de LPG. Las líneas son reversibles, es decir, por ellas se puede tanto cargar como descargar.

Se ha previsto en cada uno de los frentes de atraque, donde es posible que se puedan producir derrames, un muro cubeto de 30 centímetros de altura. El agua de lluvia que se recoja en este recinto se conduce a la arqueta de purgas y desde allí se impulsa a la línea de deslastre. El cubeto puede embalsar un volumen superior al de la precipitación máxima en una hora (60 milímetros) o a la intensidad máxima de lluvia en diez minutos (156 milímetros/hora), ambos valores referidos al período de retorno de diez años.

### Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

Dirección General de Costas.—Señala que la protección que supone el pantalán para el tramo de costa próximo provocará basculamientos de arena hacia la zona protegida, y que la fuerte pendiente existente hará que la arena se deposite por debajo de la profundidad del perfil activo. Es decir, el trasdós del pantalán actuará como un sumidero de sedimento, cuya cuantía anual es preciso evaluar. Así mismo, indica que el movimiento de las hélices de los barcos acentuará este movimiento de arena hacia la zona profunda.

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental.—Considera que la actuación plantea un mayor potencial en cuanto al riesgo de vertidos accidentales, lo cual puede suponer un notable impacto sobre los ecosistemas marinos. Señala el posible impacto sobre el patrimonio histórico-artístico, citando la cercanía a los yacimientos de Carteia.

Dirección General de Pesca y Acuicultura.—Menciona la posibilidad de que el proyecto afecte a las zonas marisqueras cercanas a las instalaciones: AND 1-23 (ríos Palmones y Guadarranque), AND 1-21 (Bahía de Algeciras I) y AND 1-22 (Bahía de Algeciras II).

Delegación Provincial de Cádiz (Consejería de Cultura).—Señala que en el área de actuación no existe ningún yacimiento inventariado; no obstante, indica la existencia de restos subacuáticos en las proximidades. Por ello, dice, se consideran adecuadas las medidas preventivas planteadas por el promotor.

Ecologistas en Acción-Verdemar.—Plantea la necesidad de que se dote a Capitanía Marítima de los medios precisos para llevar a cabo las tareas de vigilancia y control de los buques que accedan a la bahía de Algeciras. Propone que se proceda a la descontaminación y recuperación del tramo de costa próximo al pantalán y que se analice el grado de salubridad de la zona ya que existe una notable actividad pesquera en la misma. Así mismo, cita la alteración paisajística que supondrá la ampliación del pantalán.

Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).—Menciona el posible efecto del aumento de turbidez, y sugiere que se establezcan las medidas antisísmicas adecuadas a una estructura de esta naturaleza. Solicita que se amplíen las medidas de prevención y lucha contra la contaminación.

Estas contestaciones han sido objeto de un estudio denominado «Estudio de la afección de la ampliación del pantalán de la refinería Gibraltar sobre la evolución morfodinámica del tramo de costa colindante», y del correspondiente informe elaborado por el promotor del que cabe señalar las siguientes conclusiones:

La alternativa consistente en construir la plataforma mediante pilotes en lugar de cajones, se ha descartado por razones de seguridad. Se han registrado varios accidentes de buques por impactos sobre pilotes de pantalanes, produciendo, en algunos casos, consecuencias económicas y medioambientales gravísimas.

El análisis sedimentario demuestra que no existen diferencias en los patrones de transporte sólido potencial tanto en la playa de Guadarranque como en la de Puente Mayorga, situadas al oeste y este del pantalán respectivamente. La ampliación del pantalán produce una ligera reducción de las corrientes de transporte en la zona resguardada. Como consecuencia puede decirse que la ampliación del pantalán no afecta a las citadas playas. Se prevé únicamente una tendencia a la formación de un hemitómbolo en las proximidades del eje del pantalán; no obstante, la práctica inexistencia de arenas en ese punto hará que este efecto sea despreciable desde el punto de vista de afección a la costa.

El nuevo pantalán se destina a buques de pequeño porte, cuyo calado a plena carga es 11 metros por lo que, al ser la profundidad mínima de 20 metros, existe un resguardo mínimo bajo la quilla de 9 metros. Esto hace que la acción de las hélices sea técnicamente despreciable para el movimiento de arena del fondo marino.

Respecto al posible efecto sobre las zonas marisqueras cercanas, cabe señalar que éstas se encuentran suficientemente alejadas de la zona de obras. Además, el proyecto se ubica en un área donde está prohibida la pesca, según lo establecido por la Capitanía Marítima de Algeciras-La Línea, de la Dirección General de la Marina Mercante.

## 9002

*ORDEN MAM/1024/2002, de 19 de abril, por la que se regula la concesión de las subvenciones previstas en la Orden de 28 de febrero de 1989, por la que se regula la gestión de aceites usados, por las actividades de recuperación y valorización de aceites usados durante el año 2001.*

La Directiva 75/439/CEE del Consejo, de 16 de junio, modificada por la 87/101/CEE, de 22 de diciembre de 1986, contiene la normativa comunitaria relativa a la gestión de aceites usados. Esta Directiva, en su artículo 13, establece que, como contrapartida a las obligaciones impuestas por los Estados miembros en esta materia, las empresas de recogida o de tratamiento de aceites usados podrán recibir ayudas para compensarles por los servicios prestados, siempre que dichas ayudas no superen los costes anuales no cubiertos por dichas empresas, teniendo en cuenta un beneficio razonable.

La anterior Directiva se incorporó al ordenamiento interno español mediante Orden de 28 de Febrero de 1989, por la que se regula la gestión de aceites usados, modificada por la de 13 de Junio de 1990, en cuyo apartado decimoquinto ya se contempla la habilitación para que, en el ámbito del Estado español y de conformidad con la Directiva 75/439/CEE, las Administraciones puedan conceder ayudas públicas para la gestión de aceites usados.

Por otra parte, la reciente doctrina sentada por el Tribunal Constitucional en materia de ayudas y subvenciones públicas obliga a establecer que, en estos casos, la gestión, tramitación, resolución y pago de las ayudas corresponde a las Comunidades Autónomas.

Por último, el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, aprueba el Reglamento del Procedimiento para la concesión de subvenciones públicas garantizando que su concesión se efectúe de acuerdo con los principios de objetividad, concurrencia y publicidad.

La presente Orden tiene por objeto determinar las bases para el otorgamiento de estas ayudas, teniendo en cuenta las competencias que sobre la gestión en materia de medio ambiente corresponden a las Comunidades Autónomas. Todo ello de acuerdo con las habilitaciones contenidas en la Orden de 28 de Febrero de 1989, como norma de incorporación al ordenamiento interno de las Directivas 75/439/CEE, y en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2002.

En su virtud, dispongo:

Primero.—Las personas físicas o jurídicas que hayan realizado durante el ejercicio de 2001 actividades de gestión de aceites usados podrán solicitar una subvención compensatoria del costo de estas actividades en los términos y condiciones establecidos en la presente Orden. Serán subvencionables tanto las actividades realizadas directamente como aquellas llevadas a cabo por delegación o subcontratación de acuerdo con lo establecido, en su caso, en la legislación de las Comunidades Autónomas.

Segundo.—Podrán ser objeto de subvención:

1. Las actividades consistentes en la regeneración como aceite base de aceites usados, en las que se incluyen las operaciones de recogida, transporte, almacenamiento, análisis, pretratamiento y tratamiento.

2. Las actividades consistentes en otras operaciones de valorización distintas de la regeneración; bajo el concepto de valorización se incluyen

las operaciones de recogida, transporte, almacenamiento, análisis, pretratamiento y tratamiento.

Dentro de las actividades de valorización, serán subvencionables todas las operaciones indicadas.

3. Las actividades de recogida, transporte, almacenamiento y análisis y pretratamiento en los Centros de Transferencia o tratamiento de descontaminación en instalaciones adecuadas.

En todo caso el tratamiento de descontaminación deberá ser suficiente para garantizar el cumplimiento de toda la normativa vigente sobre emisiones, incluida la establecida en el artículo 10.b) de la Orden de 28 de febrero de 1989 por la que se regula la gestión de aceites usados. Para ello se realizarán los oportunos controles de las concentraciones de los contaminantes contenidos en el aceite usado.

4. En cualquiera de las actividades citadas, deberá asegurarse la protección de la salud humana y del medio ambiente y la preservación de los recursos naturales.

5. No serán objeto de subvención los aceites usados en los supuestos siguientes:

a) Los aceites usados y materiales oleosos procedentes de otros países que sean utilizados en cualquiera de las actividades previstas en este apartado.

b) Los aceites usados y materiales oleosos procedentes de las sentinas de los buques generados por el funcionamiento normal de los mismos, así como de las plataformas marítimas.

c) Las empresas que recojan o gestionen aceites usados en aquellos casos en que estas empresas paguen al productor o generador del aceite usado alguna cantidad por el mismo. A los efectos de la oportuna acreditación de este extremo las Comunidades Autónomas podrán exigir una declaración jurada de la empresa solicitante, o documento probatorio similar.

6. Al objeto de evitar duplicidades en el reconocimiento de las subvenciones, el MIMAM cruzará todas las informaciones recibidas a que se alude en el párrafo h) del Artículo Cuarto. Si, como resultado de ese análisis de la información recibida, se detectaran casos de solicitudes múltiples de subvención para un mismo aceite usado, el MIMAM lo pondrá inmediatamente en conocimiento de las CC.AA. afectadas, a los efectos de su confirmación y, en caso afirmativo, la negación de la subvención, todo ello sin menoscabo de la responsabilidad jurídica en que hayan podido incurrir los solicitantes.

Tercero.—1. La cuantía máxima de la subvención a otorgar será el resultado de aplicar los siguientes módulos:

a) Hasta quince pesetas (15) por kilogramo de aceite usado que tenga como destino la regeneración, de acuerdo con lo establecido en el punto 1 del apartado segundo de esta Orden. Esta cantidad se distribuirá de la siguiente manera:

Hasta cuatro pesetas (4) por cada kilogramo para la recogida, transporte, y almacenamiento y análisis.

Hasta once pesetas (11) por cada kilogramo para tratamiento de regeneración y análisis.

b) Hasta siete pesetas (7) por kilogramo para las operaciones de recogida, transporte, almacenamiento, análisis y tratamiento de descontaminación del aceite usado que no vaya destinado a regeneración. Esta cantidad se distribuirá de la siguiente manera:

Hasta cuatro pesetas (4) por kilogramo para la recogida, transporte, almacenamiento y análisis. En los casos en que solo se proceda a la recogida, transporte y almacenamiento, sin tratamiento de descontaminación previo a su uso final, la subvención máxima será de tres (3) pesetas por kilogramo.

Hasta tres (3) pesetas por kilogramo para tratamiento de descontaminación y análisis previo a su uso final.

c) En los casos en que los aceites usados contemplados en el anterior inciso b) vayan destinados a actividades de reciclaje distintos de la regeneración se podrá conceder una ayuda complementaria de hasta tres (3) pesetas por kilogramo para compensar posibles extracostos en las operaciones de reciclaje distintas de las incluidas en el citado inciso b). No se concederá ninguna ayuda adicional a los aceites usados destinados a valorización energética, en cualquiera de sus variantes o formas, incluida la utilización de los aceites usados para la fabricación de combustibles o carburantes.

Las empresas que valoricen aceite usado deberán estar autorizadas por la correspondiente Comunidad Autónoma, hecho este cuya demos-