

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 «Corredor mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Murcia-Almería. Acceso a Almería» se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 16 de octubre de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles 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 consiste fundamentalmente en la integración del ferrocarril en la ciudad de Almería, modernizando las instalaciones ferroviarias existentes para adaptarlas a las nuevas exigencias de alta velocidad que la nueva línea Murcia-Almería exige. Asimismo supone la duplicación de la vía actual por el corredor ferroviario actual. También contempla la construcción de una estación de viajeros y otra de mercancías. Se plantean 3 alternativas: la primera contempla la construcción de las estación de viajeros y la travesía de la ciudad en superficie, así como el cerramiento de la línea y la supresión de los pasos a nivel; la segunda contempla la construcción de la estación de viajeros en superficie y la travesía de la ciudad soterrada; y la tercera contempla el soterramiento tanto de la estación de viajeros como de la travesía de la ciudad.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los organismos e instituciones relacionados en el anexo. Asimismo el anexo recoge un resumen de las respuestas recibidas.

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, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Corredor mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Murcia-Almería. Acceso a Almería».

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta las respuestas a las consultas realizadas.

Madrid, 28 de abril de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

**ANEXO**

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.	
Delegación del Gobierno en Andalucía.	
Subdelegación del Gobierno en Almería .....	X
Confederación Hidrográfica del Sur .....	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía .....	X
Dirección general de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Políticas Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	
Secretaría General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.	
Autoridad Portuaria de Almería.	
Diputación Provincial de Almería.	
La Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de la Dirección General de Infraestructura y Servicios de RENFE .....	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España.	
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.).	
Asociación Ecologista Cónдор.	
Coordinadora Ecologista Almeriense.	
Grupo Ecologista Mediterránea (G.E.M.) .....	X
Ayuntamiento de Almería .....	X
Ayuntamiento de Huércal de Almería.	

El resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas aportadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Sur considera como impacto más preocupante la afección al acuífero del río Andarax, y propone que se tomen las medidas correctoras precisas consensuadas con la Confederación Hidrográfica. También indica que se deben sobredimensionar generosamente los desagües transversales a la vía dado el régimen de lluvias de la zona. Asimismo señala que los vertederos pueden ser contaminantes y que por ello deben ser consensuados con la Confederación. Indica que la Vega del bajo Andarax está catalogada como Paisaje Agrícola Singular.

La Autoridad Portuaria de Almería-Motril muestra su perplejidad por la no inclusión en la memoria-resumen de la conexión entre la estación de Almería y el puerto. Considera básica esta conexión para conseguir la integración de Almería en la red de alta velocidad aumentando la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte de viajeros y mercancías, señalando asimismo el importante tráfico de viajeros del puerto. El puerto envía un proyecto de soterramiento de la mencionada conexión.

RENFE señala los principales impactos previsibles y propone los estudios a realizar para valorarlos. Destaca la posible afección a los flujos superficiales y subterráneos de agua, especialmente del río Andarax.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía indica que no existen en la zona del proyecto zonas o áreas de especial protección arqueológica definidas. Así mismo indica que no existen elementos o inmuebles protegidos por la Consejería. De las alternativas propuestas considera más adecuada la que soterra el edificio de recepción de viajeros por afectar menos el entorno de la estación antigua. Asimismo indica que el proyecto de urbanización de la plaza de la estación engloba este edificio que tiene incoado expediente para su declaración como Bien de Interés Cultural por lo que el proyecto deberá ser remitido a la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura para su estudio e informe.

El Grupo Ecologista Mediterráneo considera que se debe diseñar una conexión ferroviaria con el puerto.

El Ayuntamiento de Almería indica que de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana, se está redactando el Plan Especial de Ordenación Urbana sobre la base de la alternativa soterrada en su totalidad. Destaca la afección a la población (ruidos y vibraciones) y a la movilidad urbana durante la ejecución de las obras y solicita que se estudien en el proyecto soluciones que resuelvan estos inconvenientes.

**10171 RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Estabilización de las playas de Melilla», de la Dirección General de Costas.**

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.

Las actuaciones del proyecto Estabilización de las playas de Melilla se encuentran comprendidas en el grupo 7, «Proyectos de infraestructuras», apartado e) Obras de alimentación artificial de playas cuyo volumen de aportación de arena supere los 500.000 metros cúbicos, o bien que requieran la construcción de diques o espigones (proyectos no incluidos en el

anexo I), y en el grupo 3, «Industria extractiva», apartado d) Dragados marinos para la obtención de arena (proyectos no incluidos en el anexo I), del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 12 de febrero de 2003, la Dirección General de Costas 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 Estabilización de las playas de Melilla, cuya descripción figura en el anexo, pretende la regeneración de la playa de los Cárabos, y consiste, en esencia, en el aporte de unos 200.000 metros cúbicos de arena procedentes de la playa de la Hípica y de la zona de Rostrogordo, el recrecimiento de los dos espigones existentes y la construcción de un dique sumergido exento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Autoridad Portuaria de Melilla, Dirección General de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla, Ayuntamiento de Melilla, Ecologistas en Acción y Colectivo Ecologista Guelaya. Un resumen de esta consulta se recoge 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 Estabilización de las playas de Melilla.

No obstante, aunque la Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla ha manifestado su conformidad con la alternativa elegida para la ejecución del proyecto, la Dirección General de Costas, antes del inicio de las obras, deberá precisar con exactitud la zona concreta del yacimiento submarino en donde se realizará la extracción de arenas y solicitar a la citada Consejería su conformidad expresa con dicha extracción, en el sentido de que la misma no afecta a ninguna zona propuesta como Lugar de Interés Comunitario para su integración en la Red Natura 2000.

Así mismo, la apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano que tenga esa competencia en la Ciudad Autónoma de Melilla.

Madrid, 30 de abril de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO

### Descripción del proyecto

El proyecto se ubica en la fachada marítima de la ciudad de Melilla, formada por las playas de la Hípica, la de los Cárabos y la de San Lorenzo, citadas de levante a poniente.

La reciente prolongación del dique del puerto de Melilla ha supuesto un desplazamiento del polo de difracción del frente del oleaje incidente y, como consecuencia, un basculamiento hacia los laterales del sedimento de la playa de los Cárabos. Este basculamiento se traduce en una fuerte erosión del tramo central de la citada playa.

Los espigones existentes, por su permeabilidad, no han podido evitar el basculamiento de los sedimentos. Por otro lado, los fortísimos temporales del último año han contribuido a agudizar esta situación.

Para corregir esta situación, que por su situación aldeaña al núcleo urbano y la escasez de zonas de baño en Melilla es prioritaria para los melillenses, la Dirección General de Costas propone la actuación que se describe a continuación y cuyas principales acciones son las siguientes:

Prolongación de los dos espigones existentes. El espigón situado a poniente, con una longitud de 112 metros, se prolonga en 122 metros con una anchura de 4 metros a la cota +1, llegando hasta la batimétrica de -4 metros. El espigón de levante, que separa las playas de la Hípica y de los Cárabos, tiene una longitud de 100 metros y se prolonga en 135 metros con una anchura de 4 metros a la cota +1, alcanzando también la profundidad de 4 metros.

Dique sumergido. Se proyecta un dique sumergido exento de 200 metros de longitud, centrado entre los dos espigones citados y situado entre las batimétricas de -3 y -4 metros. La coronación de este dique se sitúa a la cota -0,5 con 4 metros de anchura y talud 1:1.

El peso de la escollera para todas las obras diseñadas es de 2 a 4 toneladas. La procedencia de los áridos, dadas las limitaciones de estos recursos en Melilla, será de canteras situadas en Marruecos.

Aporte de arenas. Los aportes de arena previstos permiten ampliar la playa en una anchura media de 30 metros, generándose una superficie de 22.300 metros cuadrados, quedando una superficie de playa seca aproximada de 53.000 metros cuadrados.

El volumen de arena de aportación se estima en unos 200.000 metros cúbicos, de los cuales 50.000 metros cúbicos aproximadamente procederán de la adyacente playa de la Hípica. El resto del material procederá de los fondos marinos próximos a la zona de Rostrogordo, situada al norte del puerto de Melilla, donde los trabajos de campo realizados ponen de manifiesto que estos sedimentos son compatibles con los de la playa a regenerar.

En cuanto a las características ambientales de las zonas de actuación, en la documentación presentada se señala que, tanto en la zona de regeneración como en la de extracción, el estado de desarrollo de las biocenosis presentes es bajo, sin especies de interés. Así mismo, se indica que ambas zonas quedan fuera de las áreas en las que habitualmente faena la flota pesquera.

### Consultas realizadas

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

Dirección General de Medio Ambiente (Ciudad Autónoma de Melilla).

Se muestra conforme con la solución elegida para la realización del proyecto.

Colectivo Ecologista Guelaya.

Indica que debería determinarse si la dinámica litoral pudiera poner en peligro la existencia de diques sumergidos. Considera que la extracción de arenas de la zona «Playa del Quemado-Punta de Rostrogordo» podría afectar a un espacio de la Red Natura 2000. Señala que las características y ubicación del proyecto aconsejan su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

**10172** *RESOLUCIÓN de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «nuevo aeropuerto de la Región de Murcia» presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.*

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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por 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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

En el año 1989, el Gobierno de la Región de Murcia realizó un estudio específico sobre la selección de áreas de posible localización del Nuevo Aeropuerto de Murcia y valoró la aptitud del posible emplazamiento respecto a los siguientes aspectos:

El espacio aéreo y la aptitud operativa de las aeronaves según los vientos y servidumbres del emplazamiento.

La aptitud física del terreno.

La compatibilidad con los usos y espacios protegidos según los planes de ámbito provincial.

La compatibilidad con el entorno existente según afecciones por el ruido.

Tras el análisis comparativo de cada uno de las alternativas propuestas, se dedujo que el emplazamiento más favorable era el localizado en Corvera-Valladolides.

El Gobierno de la Región de Murcia inició oficialmente, en el mes de enero de 2000, el proceso de solicitud de implantación de este nuevo aero-