

1490

RESOLUCION de 15 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de dársena de embarcaciones menores y explanada contigua del puerto de Marín-Pontevedra.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 15 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE DARSENA DE EMBARCACIONES MENORES Y EXPLANADA CONTIGUA, DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MARIN-PONTEVEDRA. ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, remitió con fecha 31 de marzo de 1993 a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto mencionado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de agosto de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Autoridad Portuaria del puerto Marín-Pontevedra de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Autoridad Portuaria del puerto Marín-Pontevedra sometió el proyecto y el estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 8 de abril de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 22 de junio de 1994, la Autoridad Portuaria del puerto Marín-Pontevedra remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

En el anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Durante el período de información pública del estudio de impacto ambiental no se presentaron alegaciones.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Política Ambiental considera que el proyecto es ambientalmente viable, debiendo cumplir las siguientes condiciones:

1. *Protección de la calidad de las aguas y de la flora y fauna acuática.*—Se realizará un estudio del banco de placeres determinando sus límites, características del sedimento (granulometría, características organolépticas, materia orgánica, grasas y aceites y mercurio) y valoración de la productividad del mismo en base a los datos reales de marisqueo en dicho banco.

Durante la fase de construcción no podrá realizarse vertido alguno de materiales derivados de la construcción o de productos generados por el parque de maquinaria.

La operación de dragado se realizará durante los meses fríos en los que la actividad bacteriana y fitoplanctónica es menor, utilizando para

ello dragas que eviten la dispersión del fango. Se realizará un seguimiento de la evaluación de la calidad de las aguas marinas en los puntos y sobre los parámetros contemplados en el estudio de impacto ambiental para definir cambios en la situación preoperacional, a través de las siguientes campañas de toma de muestras y análisis:

- Una campaña durante la construcción de los diques de abrigo.
- Una campaña durante la ejecución de los muelles.
- Una campaña durante el proceso de relleno.

Los productos resultantes del dragado necesario para la ejecución del proyecto se utilizarán como material de relleno en las explanadas del puerto, asegurando su funcionamiento estanco.

Alternativamente se podrán utilizar técnicas de consolidación in situ de los fangos, con objeto de reducir el volumen de los dragados previstos en el proyecto al mínimo que se pueda gestionar de la manera indicada en el párrafo anterior.

Una vez finalizadas las obras y con objeto de definir las condiciones iniciales, antes de la explotación, de la calidad de las aguas en la nueva dársena, deberán realizarse tomas de muestras y análisis en los puntos determinados por el estudio de impacto ambiental y para los parámetros que se indican en el mismo. A lo largo de la explotación se continuarán haciendo campañas de tomas de muestras y análisis en esos puntos y sobre esos parámetros, prohibiéndose en esta fase todo vertido al interior de la dársena.

2. *Prevención del ruido y de la contaminación atmosférica.*—La realización de obras y la descarga de materiales se adecuarán al período de ocho a veintidos horas.

Se definirán y ejecutarán las medidas correctoras necesarias para que por causa de las obras, en los límites de la zona residencial no se sobrepasen en la fase de construcción los 65 dB (A) Leq a dos metros de las fachadas y en cualquier altura. En aquellos puntos donde los niveles de ruido resultantes de las menciones efectuadas para definir la situación preoperacional, fueran superiores a los valores límites señalados, no se podrá superar en más de 5 dB (A) Leq los niveles preexistentes.

Para verificar el cumplimiento de estos valores, se deberán efectuar campañas de mediciones de los niveles de ruido, en los límites territoriales señalados.

Para minimizar la generación y dispersión de partículas a la atmósfera, como resultado de las acciones de la obra, se adoptarán medidas: De riego y limpieza de superficies no pavimentadas, instalación de filtros en las plantas de áridos, utilización de cintas transformadoras confinadas y limitación de la velocidad de los vehículos que circulen por superficies no pavimentadas.

Durante la construcción y hasta la finalización de las obras se llevarán a cabo las necesarias mediciones representativas de los niveles de inmisión de partículas en suspensión en los límites del territorio urbanizado.

3. *Recuperación ambiental de las zonas afectadas por las obras. Canteras y vertederos.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos sobre el paisaje y lograr la integración de las obras en el entorno donde se encuentran, se redactará un proyecto de recuperación ambiental de las zonas afectadas por las obras.

Si fuera necesaria la apertura de nuevas canteras y se presentaran algunos de los supuestos establecidos en el punto 12 del anexo 2 del Real Decreto 1131/1988, se aportará la documentación necesaria para su evaluación del impacto ambiental ante el órgano competente autonómico.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto, se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la obra. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción-provisional de la obra.

4. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se desarrollará el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Informe trimestral durante la fase de construcción, sobre los resultados de los datos y análisis obtenidos con relación a la evolución de la calidad de las aguas en esta fase a que se refiere la condición 1.

Informe durante la fase de explotación, emitido con periodicidad anual y durante cinco años, sobre las campañas de toma de muestras y análisis, comenzando con el informe sobre las condiciones iniciales en esta fase, a que se refiere la condición 1.

Informe mensual, durante la construcción, sobre las mediciones de niveles de ruidos realmente ejecutadas a que se refiere la condición 2.

Informe mensual, durante la construcción, sobre la medición de los niveles de inmisión de partículas en suspensión a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones relativas a la recuperación ambiental de las zonas afectadas por las obras a que se refiere la condición 3.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción, como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

5. *Documentación adicional.*—La Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras, de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida incluye:

Estudio de las características del banco de placeres a que se refiere la condición 1.

Diseño de las medidas necesarias para proteger la calidad de las aguas marismas a que se refiere la condición 1.

Diseño de las medidas correctoras de prevención del ruido a que se refiere la condición 2.

Proyecto de recuperación ambiental de las zonas afectadas por la obra a que se refiere la condición 3.

Programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos a que se refiere la condición 4.

6. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Madrid, 15 de diciembre de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia	—
Secretaría Xeral da Comisión Galega do Medio Ambiente	X
Dirección Territorial del MOPT en la Comunidad Autónoma de Galicia	—
Consejería de Pesca, Marisqueo y Agricultura. Comunidad Autónoma de Galicia	—
Centro Oceanográfico de Vigo	—
Instituto de Investigaciones Pesqueras CSIC	—
Gobierno Civil de Pontevedra	—
Diputación Provincial de Pontevedra	—
Junta del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra	—
Ayuntamiento de Marín	X
Ayuntamiento de Pontevedra	X
Ecología e Meio Ambiente (EMA) Pontevedra	—
Seminario Ciencias Naturais. Grupo ecologista	—
Grupo ERVA	X
Nadega	—
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	X
CEDEX	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

El ICONA señala que no cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, ya que, de acuerdo con la información disponible, no afecta a ningún espacio natural protegido o no, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats requieran medidas especiales de conservación al amparo de la legislación vigente.

La Secretaría Xeral da Comisión Galega do Medio Ambiente manifiesta lo siguiente:

Aunque el puerto de Marín recoge fundamentalmente mercancías y pesca de litoral y altura, existe en toda la zona interna de la ría de Pontevedra una elevada actividad artesanal, centrada sobre todo en el marisqueo.

Las obras del puerto podrían afectar, de manera directa, a la totalidad de la zona interna de la ría de Pontevedra, delimitada por la isla de Tambo y la desembocadura del río Lérez. El número de mariscadorres de las tres cofradías emplazadas en esta área: Raxó, Pontevedra y Lurizán, asciende a 756 mariscadores a pie y 277 a flote. El marisco desembarcado en la campaña anterior, 86.796 kilogramos, nos da una idea de la importancia económica de este sector.

De manera muy especial, la modificación de la dinámica de las aguas afectaría al banco de Placeres, situado en la orilla sur de la ría de Pontevedra, entre la península de Placeres y la desembocadura del río Lérez. Este banco, que tiene una extensión de 1.400.000 metros cuadrados, es extraordinariamente rico en berberecho (*Cerastoderma edule*), almeja babosa (*Venerupis pullastra*) y almeja fina (*Tapes decussatus*), alcanzándose densidades de 96,2; 6,1 y 9 ind/metro cuadrado en la zona intermareal y de 476,9; 34,5 y 0 en la zona profunda para las tres especies citadas.

Estudiando las acciones que pueden provocar efectos perjudiciales en el área desglosamos:

1. Durante la construcción:

Dragado de fondo para la cimentación.

Vertido de materiales de relleno al mar.

Dragado de dársenas para conseguir la profundidad adecuada.

Vertido del material de dragado en otras zonas.

2. Efecto de la obra de expansión del puerto:

Efecto pantalla del pantalán de nueva construcción.

3. Funcionamiento del puerto:

Vertido crónico o accidental de contaminantes propios de los puertos: Hidrocarburos, materiales de carga y descarga, productos de degradación de las pinturas antioxidantes y «antifouling».

Efectos sobre el medio marino:

1. Alteración del sustrato debido a la modificación de la hidrodinámica de la zona, provocando:

Variaciones espaciales de la distribución del sedimento.

Variación de granulometría.

Variación del contenido en materia orgánica y O₂.

2. Alteración del medio acuático:

Suspensión de partículas finas procedentes del dragado y relleno.

Alteración de la dinámica de las partículas finas arrastradas por el río.

Resuspensión del sedimento existente debido a la modificación de la hidrodinámica.

Introducción hacia el interior de la ría de sustancias contaminantes (propias del puerto o procedentes del emisario).

3. Modificación de la flora y fauna como consecuencia de las modificaciones del medio antes citadas:

Disminución de la producción primaria por pérdida de calidad de agua (materia orgánica e inorgánica en suspensión, pérdida de transparencia, disminución de O₂).

Alteración espacial y de composición de las poblaciones bentónicas y pelágicas, debido a la degradación del medio.

Por todo ello, consideramos muy problemática la obra planteada, siendo imprescindible un estudio detallado de cada uno de los parámetros que puedan afectar a la hidrodinámica de las aguas o a la composición del sedimento.

En caso de la realización de las obras por etapas, como se plantea en la memoria, será necesario la evaluación de impacto de cada una de las acciones, en especial para la que conlleven movimientos de sedimentos, rellenos o invasión de terrenos ganados al mar que serían las que provocarían mayores perjuicios al medio.

El Ayuntamiento de Marín indica:

1.º Que las instalaciones y almacenes al borde o con límite con el casco urbano de la ciudad, que por el uso y destino de los mismos, no se almacenen y manejen productos que generen polvo, ruido y vibraciones que produzcan incomodidades y alteren las condiciones normales de salubridad e higiene del medio ambiente que impliquen riesgos para la salud de las personas (almacenaje de maíz, fertilizantes, cemento, industrias de primera y segunda transformación de la madera, aserrado y tallado de piedra, forja y soldadura, etcétera), es decir, actividades calificadas como molestas e insalubres, como con frecuencia sucede ya en el tiempo presente. Así mismo debe tenerse la misma consideración para zonas de maniobras y carga/descarga de mercancías.

2.º En todo caso se prevea que, a falta de ordenanza municipal al respecto, las actividades calificadas como insalubres y peligrosas deberán supeditarse, en cuanto a su emplazamiento a lo dispuesto sobre el particular por el Reglamento de Actividades Molestas, Nocivas y Peligrosas y demás legislación concordante.

El Ayuntamiento de Pontevedra acuerda informar favorablemente la memoria-resumen del proyecto, haciendo constar que el estudio de impacto ambiental que tenga que confeccionarse, habrá de considerar la incidencia de la ampliación del puerto en las corrientes de marea como efecto permanente y los efectos de ejecución de obras, como relleno, dragado etcétera y temporales.

El grupo ERVA realiza las siguientes consideraciones:

La localización de las nuevas obras puede influir en los siguientes factores y parámetros oceanográficos e hidrográficos en la ría de Pontevedra:

Oceanográficos: La modificación local del juego de corrientes, mareas y vientos que caracterizan el área situada inmediatamente al este de la zona de obras puede influir en la morfogénesis de bancos de arena y bajos cenagosos.

La dinámica litoral original puede alterar parámetros hidrográficos locales.

Hidrográficos: De producirse alteración en el intercambio de agua debido a la circulación estuarina (la creación de barreras a este fenómeno) es posible que se lleguen a modificar una serie de parámetros hidrográficos locales: Salinidad, temperatura, densidad, contenido en nitritos, nitratos, equilibrio de óxido-reducción, etcétera.

Asimismo, teniendo en cuenta la existencia de fenómenos de afloramiento costero (upwelling) a lo largo de las rías bajas y que localmente la penetración mayoritaria de las corrientes es por el sur de las rías, la obra proyectada podría influir también en las condiciones de enriquecimiento de nutrientes de las rías, procedentes de estos afloramientos y que resulta ser la base de la productividad de moluscos tan elevada y que, en la ría de Pontevedra, se manifestaba y manifiesta en la zona de Placeres-Lourizán.

Por otro lado, en la actualidad el complejo ENCE-Elnosa vierte sus residuos a través de un emisario submarino que trata de reducir la carga contaminante inducida mediante la dispersión y posterior dilución de las emisiones a través de varios puntos de vertido a lo largo del emisario.

La construcción de las obras proyectadas podría suponer una barrera importante que afecten a:

Disminución local del flujo mareal de corrientes y vientos.

Oxigenación de las aguas en el estiaje.

Disminución de la capacidad de dilución y asimilación de los componentes orgánicos de las emisiones del complejo ENCE-Elnosa.

Aumento de la carga contaminante orgánica de las aguas y de la contaminación orgánica de los sedimentos.

Disminución de la diversidad biológica de la zona intermareal.

Por tal razón es fundamental que el estudio de impacto ambiental a elaborar contemple:

Descripción exhaustiva de la dinámica litoral de la ría de Pontevedra.

Descripción extensiva de parámetros oceanográficos e hidrográficos locales.

Modelo de dilución de la carga contaminante del emisario submarino del complejo ENCE-Elnosa.

Previsión de variación en las condiciones hidrográficas locales.

Efecto sobre el contenido en sólidos en suspensión de la construcción de los espigones con o sin escollera.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO), indica que el proyecto no afectará de modo especial a ningún área de importancia internacional para las aves. Por lo tanto, no parece necesario a priori tomar medidas ambientales específicas en este sentido en el estudio de impacto ambiental.

No obstante, dada la general falta de información sobre estos temas, esta opinión no significa que no se lleven a cabo los preceptivos estudios encaminados a discernir el posible impacto del proyecto sobre la fauna en general y las aves en particular.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Las obras que comprenden este proyecto son la construcción de una dársena de embarcaciones menores para pesqueros de pequeñas dimensiones y para embarcaciones deportivas y de recreo, así como una explanada que en parte se adscribirá a las actividades de la citada dársena, y el resto a ampliaciones de la zona del puerto comercial.

Las obras se sitúan en el lado este del puerto de Marín-Pontevedra en la zona de Estriba y de Placeres. La dársena de embarcaciones quedará delimitada por un dique vertical que saliendo de las inmediaciones del actual varadero de Placeres en dirección aproximada sur-norte, con cambio de dirección pasando a ser aproximadamente este-oeste y por un dique muelle normal a esta última traza y que deberá arrancar de la zona de Estribela. La longitud del primer dique será de unos 370 metros y el segundo de unos 350 metros. Ello dará lugar a una superficie de agua abrigada de unos 120.000 metros cuadrados. La bocana de entrada a la dársena tendrá una anchura de 125 metros. Posteriormente a la construcción de esta dársena y a medida que las necesidades lo exijan, habrá que dotar a la dársena de atraques fijos y pantalanes flotantes, lo que deberá ser objeto de proyectos e inversiones futuras.

Esta dársena tendrá como primer objetivo prestar servicio a las embarcaciones menores de los pescadores de la zona, y seguidamente a las embarcaciones de recreo que quieran establecer su base en ella o que estén de paso.

Al oeste del dique de Estribela se construirá una explanada aproximadamente triangular cuyos límites serán la actual carretera de acceso a los nuevos muelles comerciales, el citado dique-muelle y un cierre de escollera en el resto de la explanada, con un volumen de relleno estimado en 1.000.000 de metros cúbicos y una superficie de unos 95.000 metros cuadrados.

Entre la zona de Placeres y el primer tramo del dique vertical se construye una zona de playa, que permite separar totalmente la dársena de embarcaciones menores, que recree la playa existente.

Las mediciones más relevantes son:

Dragado en cualquier tipo de terreno excepto roca: 35.000 metros cúbicos.

Dragado en roca: 1.300 metros cúbicos.

Escollera de banquetta de cimentación con piedra de 50 kilogramos: 17.800 metros cúbicos.

Hormigón en bloques de 350 kilogramos: 23.300 metros cúbicos.

Pedraplén de 1 a 50 kilogramos: 165.000 metros cúbicos.

Escollera de una tonelada métrica en manto de protección del talud: 25.000 metros cúbicos.

Relleno con terreno de préstamos: 748.000 metros cúbicos.

En el proyecto se señala la especial importancia que en este tipo de construcciones tiene el proceso constructivo para la realización de las obras, a fin de impedir los efectos desfavorables sobre las aguas. Por ello, según el proyecto, dicho proceso será el siguiente:

1. Construcción del dique de escollera del lado oeste, hasta la cota +4,00.

2. Excavación de zanja para cimentación del dique de Placeres y del dique de Estribela, con vertido de los productos de excavación al fondo del recinto semicerrado creado con la parte primera de la obra.

3. Construcción de los diques de hormigón.

4. Relleno de la zona cerrada constituida por la escollera de la parte primera y del dique de Estribela de la parte tercera, con la terminación del pedraplén y escollera.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio realiza en primer lugar una descripción del proyecto y sus objetivos, analizando la actividad portuaria y sus instalaciones. A continuación realiza una descripción del entorno físico, biológico y socioeconómico.

Indica el estudio que el tramo de costa en que se ubica el puerto se incluye en el litoral de la provincia de Pontevedra, que la ría de Pontevedra se encuentra protegida frente al oleaje exterior por las islas de Ons y Onza, que desde la isla de Ons hasta la ciudad de Pontevedra hay unos 25 kilómetros, disminuyendo la profundidad de la ría hacia el interior, por lo que ha sido necesario dragar el canal de acceso al puerto, y que en conjunto la ría tiene una superficie de agua abrigada de unos 151 kilómetros cuadrados y un volumen de agua de unos 3.937 hectómetros cúbicos.

Según el estudio, el río Lérez es el más importante aporte de agua a la ría, con una cuenca de 408 kilómetros cuadrados de extensión y una aportación media anual de 432 hectómetros cúbicos. El resto de los aportes están constituidos por pequeños cauces y arroyos localizados preferentemente en la margen sur de la ría, tales como el Orxas, que desemboca en la ría de Aldán; el Erade y el Loira. Por la relación entre los caudales de agua salada y dulce, el estudio obtiene unos valores de coeficiente de H.S. Simmons (que califica los estuarios según el grado de mezcla), que determina a la ría de Pontevedra como una estuario de aguas bien mezcladas.

El estudio describe el sector marisquero de la ría de Pontevedra, señalando las cofradías que se dedican al marisqueo, los bancos naturales donde actúan, y las especies capturadas también indica la existencia del banco natural de Placeres, que ocupa una superficie de 750.000 metros cuadrados, señalando las especies explotadas y su productividad.

En lo referente al oleaje interior de la ría, el estudio ha analizado los datos obtenidos en el programa Escorp, correspondiente al año 1982. En base a dichos datos se han realizado las simulaciones de oleaje mediante el modelo Mike 21 EMS que considera los efectos de la refracción el «shoaling» y la generación del viento, la fricción del fondo y la rotura de olas, comprobándose que el proyecto no tendría incidencia significativa en la variación del oleaje general y por consiguiente, sobre el banco de Placeres.

Para el análisis de las corrientes marinas el estudio también recopiló información procedente del programa Escorp, con datos de la instalación de un correntímetro autónomo frente a Marín, siendo los valores de pico entre 8 y 14 centímetros. Por otra parte se hicieron simulaciones de corrientes marinas mediante el modelo Mike 21 HD, que considera las características batimétricas del medio, así como mareas y vientos típicos de la zona. Los resultados indican que las corrientes marinas generales no sufren modificación significativa con la realización del proyecto y por tanto tampoco los procesos de sedimentación asociados a la misma.

Las modificaciones introducidas en el trazado del dique que iba a salir de Pta. Placeres, para hacerlo ahora a partir del varadero, minimizan el impacto que dicho dique tiene sobre la dinámica del banco marisquero de Placeres y delimitan claramente la zona portuaria de la zona recreativa y de baños, impidiendo que de una forma directa las aguas portuarias alcancen «La Playiña».

El estudio ha analizado «La Playiña», estudiando las características del oleaje que afectan a dicha área, que no es el oleaje exterior sino el generado dentro de la propia ría. Para ello ha utilizado el modelo Mike 21 NSW, que describe la propagación, crecimiento y amortiguación del oleaje de corto período en zonas costeras. En base a los resultados obtenidos el estudio determina las condiciones de tamaño de la arena, planta y perfil de la playa estable. Los resultados obtenidos por simulaciones mediante el modelo matemático Particle, comprueban que la zona de playa en su interior no se verá afectada significativamente por las aguas portuarias, lo que redundará en la calidad de las aguas de baño.

Según el estudio el modelo Mike 21, los módulos (HD, EMS, NSW) y el modelo Particle, utilizados han sido desarrollados por el Danish Hydraulic Institute y se encuentran ampliamente conocidos y contrastados.

El estudio señala que la ría de Pontevedra se encuentra sometida a una continua descarga de residuos urbanos e industriales, indicando valores medios y carga de contaminación y que, si bien los industriales están perfectamente localizados, no ocurre igual con los vertidos urbanos al ser muy antiguas las redes de alcantarillado. Analiza mediante estudios de transporte y dispersión de contaminantes los efectos que las obras proyectadas podrían tener sobre la evolución de los vertidos del emisario submarino existente en las proximidades de la isla de Tambo, y comprueba que no se producirán efectos que alteren la situación actual.

El estudio contiene los análisis de sedimentos en una serie de muestras, incluidos en el «Estudio para el seguimiento, control y gestión del plan de saneamiento para cinco sistemas de rías en Galicia», realizado por CIISA, en 1992, para la Junta de Galicia. También incluye los datos procedentes del informe «Evaluación de impactos ambientales producido por vertidos al mar» (CEDEX 1985), con muestras de agua de la ría en la superficie y fondo. Además realizó una campaña en febrero de 1993 sobre datos de calidad de aguas en una serie de estaciones de muestreo en el entorno del proyecto, tomándose datos físico-químicos in situ y analizando once parámetros en laboratorio. Con la actualización de datos de la zona concreta del proyecto se tipifican los sedimentos que se verán afectados por las obras y la calidad de las aguas en las proximidades del puerto. Según el estudio, los resultados obtenidos dan valores esperados de tóxicos puestos en circulación en el medio a causa del dragado, que no son considerados graves en la normativa de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

Por lo que se refiere al ruido, el estudio expone que los alrededores del puerto de Marín-Pontevedra pueden dividirse a efectos sónicos, claramente en dos zonas:

Zona I: Incluye las áreas portuarias industriales, no sensibles al ruido.

Zona II: Tiene carácter mixto residencial y comercial y los niveles de ruido son actualmente elevados en las calles con fachada al puerto debido al tráfico de acceso a la ciudad de Marín y a las actividades generales portuarias.

El estudio indica medidas correctoras de las que merecen considerarse:

Utilización de piedra libre de tierra.

Dique previo de contención del relleno.

Instalación de arrecifes artificiales en las proximidades de la isla de Tambo, de acuerdo con los colectivos de pesca artesanal.

Realización de obras y descarga de materiales durante el día de ocho a veintidós horas.

Rutas de tráfico de camiones sin pasar por el casco urbano.

Análisis del contenido

El estudio adjunta una abundante documentación sobre análisis de sedimentos, datos físico-químicos y biológicos y sobre la calidad de las aguas.

La identificación de impactos específicos, la predicción de su magnitud y la de su significatividad es correcta, tanto para la fase de construcción como para la de funcionamiento.

El estudio no contempla la ubicación de instalaciones auxiliares de obra, ni localiza las canteras para extracción del material a emplear en los diques y en el relleno.

Las medidas correctoras no están definidas a nivel de proyecto.

El plan de vigilancia ambiental no está desarrollado a nivel de ejecución y no se han definido los valores iniciales de los parámetros del banco de Placeres.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

1491

ORDEN de 23 de diciembre de 1994 por la que se autoriza la impartición de las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria al centro privado de Bachillerato «Bienaventurada Virgen María», de El Soto de la Moraleja-Alcobendas (Madrid).

Visto el expediente instruido a instancia de doña Isabel Gortázar de Lecea, en su calidad de representante legal de la titularidad del centro privado de Bachillerato «Bienaventurada Virgen María», sito en la calle Begonia, 275, de El Soto de la Moraleja-Alcobendas (Madrid), en solicitud de impartición de las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria,

Este Ministerio ha dispuesto autorizar la impartición de las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria al centro privado de Bachillerato que a continuación se indica: