

Tabla de provincias

Código matrícula	Descripción	Código matrícula	Descripción
A	Alicante.	LU	Lugo.
AB	Albacete.	M	Madrid.
AL	Almería.	MA	Málaga.
AV	Avila.	ML	Melilla.
B	Barcelona.	MU	Murcia.
BA	Badajoz.	NA	Navarra.
BI	Vizcaya.	O	Asturias.
BU	Burgos.	OR	Orense.
C	La Coruña.	P	Palencia.
CA	Cádiz.	PM	Baleares.
CC	Cáceres.	PO	Pontevedra.
CE	Ceuta.	S	Cantabria.
CO	Córdoba.	SA	Salamanca.
CR	Ciudad Real.	SE	Sevilla.
CS	Castellón.	SG	Segovia.
CU	Cuenca.	SO	Soria.
GC	Las Palmas.	SS	Guipúzcoa.
GE, GI	Girona.	T	Tarragona.
GR	Granada.	TE	Teruel.
GU	Guadalajara.	TF	Santa Cruz de Tenerife.
H	Huelva.	TO	Toledo.
HU	Huesca.	V	Valencia.
J	Jaén.	VA	Valladolid.
L	Lleida.	VI	Alava.
LE	León.	Z	Zaragoza.
LO	La Rioja.		

Tabla de Vehículos Oficiales y Ministeriales

Código matrícula	Descripción
PMM	Parque Móvil Ministerial.
FN	Fuerza Naval.
EA	Ejército del Aire.
ET	Ejército de Tierra.
PGC	Parque Guardia Civil.
DGP	Dirección General de Policía.
MOP	Ministerio de Obras Públicas.
A	AENA (Circulación por aeropuertos).

4. Definición del procedimiento de excepción

En el caso de que las líneas o los sistemas electrónicos de transferencia fallen y no se tenga certeza del momento de su recuperación, se utilizará un medio alternativo que garantice la recepción de los datos en el centro de cálculo dentro del plazo previsto.

El sistema de excepción es el envío de un soporte magnético, con las características definidas en el apartado 1.1 de este anexo, desde la entidad aseguradora afectada al Centro de Cálculo o viceversa.

Las fases de este procedimiento serán las siguientes:

La entidad aseguradora intenta establecer la conexión con el Centro Servidor y no lo consigue.

Cursa aviso telefónico al Centro de Cálculo, donde se analizan las causas de la incidencia. En función del diagnóstico de la incidencia y si el tiempo transcurrido desde su detección ha superado veinticuatro horas, se pondrá en marcha el procedimiento de excepción.

La entidad afectada generará el soporte magnético correspondiente y, para avisar del envío del mismo, contactará telefónicamente con el Centro de Cálculo, el cual le comunicará un control de acceso que deberá llevar adherido el soporte.

El usuario afectado enviará el soporte al Centro de Cálculo sito en la calle Telémaco, número 3 (28027 Madrid), a la atención del Jefe de Servicio FIVA.

El Centro de Cálculo realizará las comprobaciones necesarias, estableciendo los mecanismos de seguridad adecuados para verificar la seguridad de la procedencia del envío.

La devolución del fichero de confirmación por parte del Centro de Cálculo, una vez realizados los procesos pertinentes, se hará previo con-

tacto telefónico con el usuario responsable de avisar del envío del soporte, a la atención y dirección indicada por el usuario receptor responsable.

La entidad aseguradora realizará las comprobaciones necesarias, estableciendo los mecanismos de seguridad adecuados, que garanticen la recepción del envío.

Todos estos envíos de información habrán de ir acompañados de acuse de recibo, donde constarán las horas de salida de los datos y de entrega en el destinatario, y de los mecanismos de seguridad que garanticen el origen del soporte.

La información afectada quedará registrada en los sistemas de gestión del Centro de Cálculo como efectivamente recibida o enviada, una vez se tenga constancia del acuse de recibo.

ANEXO II

Consulta de datos de aseguramiento de vehículos

.....
 Primer apellido Segundo apellido Nombre

con DNI (1)

en representación de (2)

con CIF (1), solicita se le informe de la entidad aseguradora del

vehículo matrícula número

por accidente de circulación producido el / /, en relación

día mes año

al cual resulta ser (indíquese con una cruz):

- Perjudicado con daños personales.
 Perjudicado con daños materiales.
 Entidad aseguradora del vehículo contrario.

..... a de de
 Domicilio (3):

Firma del solicitante

(1) Debe adjuntarse copia del DNI o CIF.

(2) Indicar únicamente en el supuesto de que el solicitante actúe en nombre y representación de una persona jurídica.

(3) En caso de que el domicilio del solicitante no coincida con el que aparece en el DNI o CIF, hágase constar el nuevo domicilio.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

5975

RESOLUCION de 31 de enero de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de nueva alineación del dique de abrigo y ampliación del muelle del Navío en el puerto Bahía de Algeciras (Cádiz).

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.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental el ente público Puertos del Estado remitió, con fecha 30 de enero de 1995, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria resumen del proyecto.

El proyecto, cuya finalidad es satisfacer la demanda de superficie y línea de atraque del puerto de Algeciras y permitir el acceso al mismo

de los grandes portacontenedores, consta, en esencia, de las siguientes actuaciones:

- Prolongación del dique de abrigo en 475 metros.
- Ampliación del muelle del Navío.
- Dragado de la zona de acceso al citado muelle.

Recibida la referida Memoria resumen, la Dirección General de Política Ambiental consultó, preceptivamente al antiguo Instituto para la Conservación de la Naturaleza y también a otras Administraciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 21 de abril de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado al ente público Puertos del Estado de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados así como una síntesis de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

Elaborados por el ente público Puertos del Estado, a través de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, el proyecto y el estudio de impacto ambiental, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 8 de agosto de 1995, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. El citado estudio incluía como apéndices los siguientes documentos técnicos:

Estudio de alternativas técnicas del proyecto. Centro de Estudios de Puertos y Costas, CEDEX.

Estudio de la renovación de las aguas en la dársena pesquera del Puerto de Algeciras. Centro de Estudios de Puertos y Costas, CEDEX.

Estudio de dinámica litoral. Influencia del puerto de Algeciras en las playas del entorno. Centro de Estudios de Puertos y Costas, CEDEX.

Caracterización de los materiales a dragar. JOI.SA.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de septiembre de 1995, el ente público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación 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 de su 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 «Nueva alineación del dique de abrigo y ampliación del muelle del Navío en el puerto Bahía de Algeciras (Cádiz)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto que se propone es una solución ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

Primera. Vertido de los materiales procedentes del dragado.—De acuerdo con las recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, los materiales resultantes de las operaciones de dragado necesarias para ejecución del proyecto serán vertidos en el recinto que se creará en el trasdós de la ampliación del muelle, asegurándose su confinamiento estanco.

Segunda. Usos de la superficie rellenada.—La explanada que se creará como consecuencia del relleno necesario para la ampliación del muelle del Navío, se destinará exclusivamente a actividades relacionadas con el tráfico marítimo y operaciones portuarias.

Tercera. Dinámica litoral.—Tomando como referencia la batimetría anterior al comienzo de las obras, se llevará a cabo un seguimiento batimétrico de las playas de La Concha y El Rinconcillo para evaluar, y en su caso corregir, la posible incidencia de las obras sobre la estabilidad de dichas playas.

Cuarta. Protección de la calidad de las aguas.—Se dispondrá de los medios precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos

necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes.

Se dotará al puerto de las instalaciones necesarias para hacer cumplir la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertidos de productos o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo, Londres y Marpol).

Quinta. Integración paisajística.—Se realizará un tratamiento adecuado de la fachada que se amplía del muelle del Navío enfrentada a la ciudad, que incluirá el uso de especies vegetales resistentes a las condiciones marinas del entorno. Esta medida se integrará en el proyecto definitivo.

Sexta. Programa de vigilancia ambiental.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallarán el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión, integrando el correspondiente programa contenido en el estudio de impacto ambiental. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental a través del ente público Puertos del Estado, acreditando su contenido y conclusiones.

El seguimiento batimétrico al que se alude en la condición tercera se realizará anualmente a partir del inicio de las obras hasta cinco años después de la finalización. Este seguimiento se llevará a cabo durante los meses de primavera a fin de evaluar el posible efecto de los temporales de invierno. De este seguimiento se inferirán las medidas necesarias para el mantenimiento de las playas mencionadas.

Se efectuarán medidas de los parámetros utilizados en el estudio de impacto ambiental para determinar la calidad de las aguas del puerto en, al menos, dos puntos situados uno en el interior de la dársena pesquera y otro entre la ampliación del muelle y la línea de costa más próxima. La periodicidad de estos muestreos será semestral, comenzando tras el inicio de las obras y finalizando tres años después de la finalización de éstas.

Séptima. Documentación adicional.—El ente público Puertos del Estado remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece en su contenido, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Batimetría inicial a que se alude en la condición tercera.

Proyecto de restauración paisajística a que se refiere la condición quinta.

Programa de vigilancia ambiental explicitado en la condición sexta.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 31 de enero de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	—
Delegación del Gobierno en la C. A. de Andalucía	—
Consejería de Cultura (Junta de Andalucía)	—
Dirección Territorial del MOPTMA en Andalucía	—
Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía)	X
Consejería de Agricultura y Pesca (Junta de Andalucía)	—
Centro de Invest. y Producción de Especies Marinas	—
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología (CESIC)	X
Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía	—
Instituto de Investigaciones Pesqueras (CSIC)	—
Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico	X
Federación Ecologista Pacifista Gaditana	—
Confederación Ecologista Pacifista Andaluza	—
Gobierno Civil de Cádiz	X
Diputación Provincial de Cádiz	X
Ayuntamiento de Algeciras	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AGADEN	X
Grupo Ecologista «Alimoche»	—
Asociación Ecologista Verdemar	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
Sociedad Española de Ornitología	—
Director general del CEDEX	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Asociación Española de EIA	—

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

La Consejería de Medio Ambiente sugiere que el estudio de impacto ambiental analice el previsible impacto producido por las obras en relación con la dispersión de los vertidos que pudieran existir en la zona, y la repercusión del dragado sobre la fauna y flora bentónicas.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología recomienda que se controlen las operaciones que supongan la remoción de lodos, y que se garantice el sellado de los rellenos que se realicen con ellos.

La Demarcación de Costas en Andalucía-Atlántico considera conveniente tener en cuenta los posibles cambios que las obras pudieran introducir en la dinámica litoral, así como su repercusión en las playas de la zona.

El Gobierno Civil de Cádiz manifiesta su total conformidad con el proyecto.

La Diputación de Cádiz sugiere que el estudio de impacto ambiental debería considerar la incidencia que el proyecto pudiera tener sobre las playas de La Concha y El Rinconcillo.

El Ayuntamiento de Algeciras considera que el estudio de impacto ambiental ha de tener en cuenta las condiciones y forma de dragado y la modificación de las corrientes, así como el impacto visual sobre la ciudad y el posible incremento de tráfico.

La Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN) hace las siguientes manifestaciones: No se contemplan alternativas al proyecto de ampliación; deben analizarse los efectos de las obras sobre las playas de La Concha y El Rinconcillo; se han de cuantificar los efectos económicos del proyecto sobre la pesca y el turismo; existe la posibilidad de estancamiento de las aguas sucias que se vierten por los emisarios existentes en la costa.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que se ha de prestar especial atención a los procesos de erosión y sedimentación en las áreas afectadas, y a los efectos del incremento del tráfico marítimo sobre la calidad del agua, la flora y la fauna.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto presentado a aprobación tiene su implantación en el puerto de Algeciras, en el lado de poniente de la bahía del mismo nombre. Este puerto responde a la tipología habitual de los puertos mediterráneos, desarrollados a partir de unos muelles adosados a la ribera que se protegen por diques paralelos a la costa.

El conjunto de las obras a realizar se pueden agrupar en los componentes principales siguientes:

Prolongación del dique de abrigo en 475 metros, formando un ángulo de 20° con la alineación actual. La sección tipo de esta prolongación es vertical, a base de cajones de hormigón armado. Los cajones quedarán cimentados a la cota -20 m., sobre una banqueta de 30 m. de anchura en la base que se apoyará directamente sobre el fondo marino. Los cajones, que tendrán un puntal de 21,50 m., se rematan con un espaldón y una viga cantil.

Ampliación del muelle del Navío, prolongando el actual 300 metros con una sección tipo a base de cajones de hormigón armado cimentados a la cota -16 m. El cajón se corona a la cota +1 m. y sobre él se dispone una superestructura de hormigón armado, quedando coronado el muelle a la cota +3 m. El muelle de cierre norte será de las mismas características, con la única diferencia de la cota de cimentación que será la cota -15 m. Con todo ello se consigue una nueva superficie abrigada de 45 hectáreas.

Dragado necesario para permitir el acceso y la maniobra de los grandes buques portacontenedores. Se han establecido tres cotas de dragado: -18 m para la zona de acceso; -16 m y -15 m para las zonas de maniobra cercanas a los muelles. El volumen estimado es de 1.300.000 metros cúbicos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

La necesidad de la actuación se justifica por el hecho de que el puerto Bahía de Algeciras haya consolidado su primera posición entre los puertos españoles en el tráfico total de mercancías y, en concreto, en el de contenedores, siendo, asimismo, el primer puerto del Mediterráneo en este tipo de tráfico, con excelentes perspectivas de futuro. Con las tasas actuales de crecimiento la terminal existente podría quedar saturada hacia el año 1988, y en cualquier caso antes del 2000. Por otra parte, la actual disposición del dique de abrigo queda excesivamente retrasada respecto del extremo del muelle del Navío, por lo que, con determinados oleajes, se producen condiciones de agitación inadmisibles para las operaciones portuarias, haciéndose necesaria la prolongación de aquél.

El estudio de impacto ambiental comienza por la caracterización del medio litoral en el entorno del puerto de Algeciras. La descripción del estado preoperacional se lleva a cabo tanto en sus aspectos físicos y biológicos como desde el punto de vista socioeconómico.

Según el estudio, la calidad del agua en el puerto de Algeciras está íntimamente relacionada con los vertidos que recibe, los cuales son, fundamentalmente, aguas residuales de origen urbano que en la mayor parte de los casos se vierten sin ningún tipo de depuración o con una depuración deficiente. El resultado es un agua con un grado de eutrofia moderado bajo, disponibilidad de oxígeno en toda la columna de agua y ausencia de contaminación por metales pesados.

Los sedimentos de la zona a dragar, presentan, según el estudio, un contenido de finos del 20 por 100 en valor medio, con una contaminación orgánica moderada, el carbono orgánico total tiene una concentración media de 4,9 g/Kg. El contenido en metales pesados es, en general, bajo, siendo el níquel el único elemento que, con una concentración de 123,41 mg/Kg, supera los niveles fijados para el libre vertido al mar.

Respecto a la dinámica marina, afirma el estudio que las corrientes en la zona del proyecto se caracterizan por estar determinadas por un modelo tipo mareal, aunque con marcada incidencia de las condiciones de viento, sobre todo a nivel superficial. Las intensidades medidas son bajas, con valor medio entorno a 7 cm/s y un máximo de 34 cm/s.

El transporte sólido longitudinal es pequeño a lo largo de la costa de la bahía, habiéndose calculado que en la playa de El Rinconcillo el transporte sólido neto diferencial es de 15.000 metros cúbicos/año hacia el sur.

Por lo que se refiere a las comunidades naturales bentónicas, el estudio dice que el proyecto afectará a comunidades poco estructuradas donde las praderas de fanerógamas marinas u otras formaciones de especial interés se encuentran totalmente ausentes.

Sobre la contaminación acústica, el estudio señala que, según las medidas realizadas, los niveles de ruido diurnos en la ciudad se encuentran ligeramente por encima del valor máximo recomendado ($L_{eq} = 65$ dBA). El mapa sónico de la zona pone de manifiesto que es el tráfico rodado el principal causante del ruido de la ciudad.

Respecto al medio socioeconómico, y más concretamente el sector pesquero, el estudio afirma que el único colectivo que desarrolla parte de su trabajo en la zona de influencia del proyecto es la flota artesanal, con un total de unas 50 embarcaciones; la producción en lonja ha descendido de 23.500 toneladas en 1986 a poco más de 16.500 toneladas en 1990.

Sobre la actividad portuaria el estudio pone de manifiesto la trayectoria ascendente seguida por el puerto, habiéndose pasado, en tráfico de contenedores, de 552.555 teus en 1990 a más de 1.000.000 en 1994.

Por lo que se refiere a los impactos sobre la calidad del agua del puerto, ésta es función de dos factores: La carga contaminante vertida y la capacidad de renovación de las aguas. Los vertidos son ajenos a la actividad portuaria, en cuanto a la renovación de las aguas será la dársena pesquera la que se vea afectada, ya que la ampliación del muelle del Navío supone un mayor confinamiento de esa dársena con la consiguiente posibilidad de aumentar el grado de eutrofia actual. Según el apéndice relativo a la renovación de las aguas, el efecto de la ampliación sobre la dársena pesquera se traduce en una disminución de la tasa de renovación hasta un 31 por 100 de la que tiene en la actualidad. El estudio afirma que una reducción de un 70 por 100 en la carga contaminante actual compensaría el efecto de la ampliación, lo cual se consigue suprimiendo el

vertido de la playa de El Barranco, ya que, según los resultados de la simulación mediante modelo matemático realizada en el estudio, la supresión de dicho vertido más la ampliación del muelle darían unas concentraciones de nutrientes de 3,85 mg/l de nitrógeno total y 0,05 mg/l de ortofosfatos, que mejorarían las que se obtienen en la situación actual, 4,77 mg/l y 0,11 mg/l, respectivamente.

En lo que respecta a la calidad de los sedimentos en el área afectada por el proyecto, dice el estudio que la única actuación prevista que puede tener alguna influencia es el dragado de la zona de maniobra de buques. Las muestras tomadas en la campaña de sondeos ponen de manifiesto que la calidad de los sedimentos mejora en las capas más profundas, por lo que al retirar la capa superior aflorarán sedimentos de mejor calidad.

Sobre la dinámica marina el estudio afirma que, tal como se ha comprobado con las medidas realizadas, las corrientes son lo suficientemente bajas como para verse alteradas por las obras de proyecto. Esta hipótesis se ha confirmado en la aplicación del modelo matemático empleado para analizar la tasa de renovación de aguas.

En cuanto a la evolución costera, fundamentalmente la potenciai afección a la playa de El Rinconcillo, el estudio dice que la ampliación del dique no interferirá en el movimiento sedimentario longitudinal puesto que los materiales transportados actualmente en ese sentido quedan ya retenidos por el dique existente, por lo que no cabe esperar ninguna alteración respecto a la situación actual. Según el análisis de dinámica litoral, el posible aumento del transporte sólido neto hacia el sur es insignificante. Esta afirmación se ve reforzada tras la reciente regeneración de la citada playa, realizada por la Autoridad Portuaria mediante la aportación de 200.000 metros cúbicos de arena, ya que las batimétricas han avanzado hacia el mar disminuyendo por ello el posible efecto de la ampliación del muelle.

Respecto a las comunidades marinas, el estudio afirma que el impacto será poco significativo, ya que, en la zona de influencia del proyecto, no existen comunidades de elevado valor ecológico, ni aparecen ninguno de los hábitat o especies que se citan en la Directiva 92/43/CEE y, además, según se ha visto, no se alterará la calidad del agua ni de los sedimentos.

En relación con la contaminación acústica, señala el estudio que, suponiendo un incremento de tráfico rodado correspondiente al horizonte del máximo aprovechamiento de las nuevas instalaciones portuarias (20 por 100 en vehículos ligeros y 50 por 100 en vehículos pesados), y aplicando los algoritmos de simulación del comportamiento de los niveles sónicos, se obtienen unos incrementos de 3 a 4 dBA a 20 metros de las fuentes de emisión y en los puntos más críticos.

Sobre la contaminación atmosférica, el estudio afirma que las nuevas instalaciones suponen un alejamiento de las operaciones portuarias respecto del núcleo urbano, por lo que, al no introducirse nuevas actividades, no cabe esperar que se superen los niveles de contaminación actuales.

Los impactos socioeconómicos, según el estudio, son positivos pues el proyecto supone la generación de puestos de trabajo y no implica disminución de la superficie agrícola-forestal, ni produce cambios en los usos del suelo. En cuanto a los recursos pesqueros, no se verán afectados puesto que la zona portuaria no es adecuada para este tipo de explotaciones.

Análisis del contenido

El estudio justifica la necesidad del proyecto en base a los requerimientos de la actividad portuaria, realizando el análisis de alternativas de diseño sobre soluciones compatibles con los mismos.

El medio físico se ha analizado contemplando adecuadamente todos los factores que potencialmente pueden ser afectados por la ejecución del proyecto.

Algunos aspectos ambientales, como la caracterización de los materiales de dragado, dinámica litoral y renovación de aguas, han sido complementados con apéndices específicos dentro del estudio, ya mencionados.

En el caso de la calidad de las aguas, se comprobó que la supresión del vertido de la playa de El Barranco, aun considerando la ampliación del muelle del Navío, suponía una disminución de las concentraciones de nitrógeno total y ortofosfatos, por lo que, a la vista de estos resultados, la Autoridad Portuaria realizó la obra civil del bombeo de este vertido a la estación depuradora de la playa de La Concha, por lo que en la actualidad dicho vertido ha quedado suprimido. No obstante, sería deseable que se llevaran a cabo las actuaciones necesarias para eliminar, o al menos depurar, el resto de los vertidos que en la actualidad afectan a la calidad de las aguas del puerto.

La descripción de las comunidades naturales presentes en el área del proyecto se ha centrado en las comunidades bentónicas por ser las que presentan un mayor carácter indicador del estado general del medio. Así mismo, el estudio proporciona un listado de la ictiofauna más representativa de la bahía de Algeciras.

El medio socioeconómico se analiza prestando especial atención a la posible repercusión del proyecto sobre los sectores pesquero y portuario.

Los posibles impactos han sido suficientemente identificados, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

A través del condicionado de la presente declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes: Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).

Los aspectos ambientales más significativos contenidos en la alegación correspondiente a la citada Asociación, se resumen a continuación.

AGADEN realiza las siguientes manifestaciones: no está justificada la necesidad del proyecto; no se han estudiado distintas alternativas a la solución elegida, sino diferentes modificaciones técnicas sobre una misma alternativa. Propone la utilización de instalaciones ubicadas en otras zonas del puerto; disminuirá la tasa de renovación de las aguas produciéndose un aumento de la concentración de contaminantes de origen urbano, principalmente nitrógeno total y ortofosfatos. Indica la conveniencia de depurar los vertidos urbanos a lo largo de la costa, dentro del ámbito portuario; la dinámica litoral, y consecuentemente la influencia del proyecto en las playas de la zona, no está suficientemente estudiada; no se tiene en cuenta la repercusión de las obras sobre las pocas comunidades de fauna y flora marina en el interior de la dársena; la ampliación prevista va en detrimento del paisaje; no se estima el potencial aumento de los niveles de ruido en la ciudad por causa de la ejecución del proyecto; los datos de contaminación atmosférica son poco representativos.

5976

RESOLUCION de 21 de febrero de 1996, de la Subsecretaria, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia del Tribunal Supremo que confirma en todas sus partes la del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León recaída en el recurso contencioso-administrativo, sobre justiprecio de la finca número 71, sita en el término municipal de Soria, afectada por las obras de la «variante Norte de las carreteras N-234 y N-122, a su paso por Soria».

En el recurso de apelación número 4.206/1991, interpuesto ante el Tribunal Supremo por el Abogado del Estado, en nombre y representación de la Administración del Estado, se ha dictado sentencia, en fecha 2 de febrero de 1995, que ha confirmado, en todas sus partes, la del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, de fecha 2 de marzo de 1991, recaída en el recurso contencioso-administrativo número 326/1987, interpuesto por doña María del Carmen, doña María José y doña María Teresa Muñoz Lozano, contra Acuerdo del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa de Soria, de fecha 18 de noviembre de 1986 que desestimaba el recurso de reposición interpuesto contra otro Acuerdo del mismo órgano de fecha 28 de abril de 1986, sobre justiprecio de la finca número 71 sita en el término municipal de Soria, propiedad de las recurrentes, remitido por la Jefatura de Carreteras de Soria, Demarcación de Carreteras del Estado de Castilla y León, afectada por las obras de la «variante norte de las carreteras N-234 y N-122, a su paso por Soria», cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallo:

1.º Desestimar la causa de inadmisibilidad invocada por el Letrado Estado al amparo del artículo 82.c), de la Ley Jurisdiccional.

2.º Estimar, en parte, el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador don Juan Cobo de Guzmán, en nombre y representación de doña María del Carmen, doña María José y doña María Teresa Muñoz Lozano, contra las resoluciones reseñadas en el encabezamiento