

de colaboración que garantice la compatibilidad informática y la coordinación de sus respectivos Registros.

Sexta.—El plazo de vigencia del presente Convenio es de cuatro años, contados desde el día de su publicación en el «Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife», plazo que será automáticamente prorrogado por otros cuatro años, salvo denuncia expresa de alguna de las Administraciones intervinientes realizada con una antelación mínima de tres meses a la fecha de extinción.

También podrá extinguirse la vigencia del Convenio por el mutuo acuerdo de las Administraciones intervinientes, así como por decisión unilateral de alguna de ellas cuando se produzca por la otra un incumplimiento grave acreditado de las obligaciones asumidas.

Tanto la formalización del Convenio como cualquiera de los supuestos de su extinción serán objeto de publicación en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife» y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Villa de Garafía.

Séptima.—Las dudas y controversias que puedan surgir en la interpretación y aplicación de este Convenio serán resueltas con carácter ejecutivo por el Ministro de Administraciones Públicas.

En todo caso, dichas resoluciones serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

El Ministro de Administraciones Públicas, Mariano Rajoy Brey.—El Alcalde del Ayuntamiento de Villa de Garafía, Antonio Abilio Reyes Medina.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

21412 RESOLUCIÓN de 31 de julio de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de obras de remodelación del puerto de Málaga, de la Autoridad Portuaria de Málaga.

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 la autoridad portuaria de Málaga, remitió, con fecha 29 de junio de 1992, a la antigua 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 Málaga, adaptando sus instalaciones a las necesidades impuestas por la evolución de las técnicas del transporte marítimo, consta, en esencia, de las siguientes actuaciones:

Prolongación del dique de Levante en 1.050 metros.

Nuevo contradique con dos alineaciones, siendo el arranque de 800 metros y el tramo final de 590 metros.

Muelle con 430 metros de línea de atraque.

Dragados propios de la construcción de los diques y el muelle, y, además, el necesario para obtener un calado de catorce metros en una zona de la dársena. El total de material a dragar asciende a unos tres millones de metros cúbicos.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental consultó, preceptivamente al antiguo ICONA 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 15 de octubre de 1992, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la antigua Dirección General de Puertos y Costas 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 la autoridad portuaria de Málaga, 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 3 de enero de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de abril de 1996, la autoridad portuaria de Málaga remitió a la antigua 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 Calidad 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 Calidad 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 «Obras de Remodelación del Puerto de Málaga».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que la alternativa 5, que se propone por la autoridad portuaria entre las consideradas en el estudio de Impacto Ambiental para el proyecto, es una solución ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Materiales procedentes del dragado.

Teniendo en cuenta que los materiales del dragado de este proyecto son de categoría I, de acuerdo con las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles», podrán verterse al mar con los permisos preceptivos de la autoridad de Marina, o emplearse en las obras del puerto.

2. Usos de la superficie rellenada.

La explanada que se creará como consecuencia de la remodelación del puerto, se destinará exclusivamente a actividades relacionadas con el tráfico marítimo y operaciones portuarias.

3. Protección de la calidad de las aguas.

Se dispondrá de los medios e instalaciones 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, de manera que se cumpla 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).

4. Acceso al puerto de los materiales de obra.

Durante la fase de construcción, los camiones con los materiales necesarios para la ejecución de la obra utilizarán el acceso al puerto por la ronda intermedia-San Andrés, evitando el paso por el centro de la ciudad y la plaza de la Marina.

5. 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 Calidad y Evaluación Ambiental a través del ente público Puertos del Estado, acreditando la autoridad portuaria su contenido y conclusiones.

Se efectuarán mediciones de los parámetros utilizados en el estudio de Impacto Ambiental para determinar la calidad de las aguas del puerto en, al menos, tres puntos: uno, en las dársenas interiores del puerto; otro, en las proximidades del actual contradique, y un tercero, en la zona de la futura botana. La periodicidad de estos muestreos será semestral, comenzando tras el inicio de los dragados de este proyecto y concluyendo tres años después de la finalización de los mismos. Del resultado del análisis

de estas mediciones se inferirán las medidas a tomar para corregir potenciales anomalías.

7. Documentación adicional.

La autoridad portuaria de Málaga remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, del programa de vigilancia ambiental explicitado en la condición 6.

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 julio de 1996.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| ICONA | X |
| Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía | — |
| Consejería de Cultura y Medio Ambiente | X |
| Dirección Territorial del MOPTMA en Andalucía | — |
| Centro Oceanográfico de Málaga (IEO) | — |
| Facultad de Ciencias (Universidad de Málaga) | — |
| Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo | — |
| Instituto Andaluz de Geología Mediterránea (CSIC) | X |
| Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía | — |
| Estación Experimental «La Mayora» (CSIC) | — |
| Demarcación de Costas de Andalucía-Mediterráneo | X |
| Confederación Hidrográfica del Sur | X |
| Comandancia Militar de Marina de Málaga | X |
| Federación Andaluza Asociación Defensa de la Naturaleza | — |
| Gobierno Civil de Málaga | — |
| Diputación Provincial de Málaga | — |
| Ayuntamiento de Málaga | X |
| Silvana (Málaga) | — |
| Silvema. Asociación Malagueña Protección Vida Salvaje | — |
| Confederación Ecologista Pacifista Andaluza | — |
| CODA | — |
| AEDENAT | — |
| ITACA (Málaga) | X |
| FAT | — |
| ADENA | — |
| Sociedad Española de Ornitología | X |
| Director general del CEDEX | X |
| Andalus | — |

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

El ICONA manifiesta que, al margen de lo que se deduzca del estudio de Impacto Ambiental, no cabe formular observaciones al planteamiento del proyecto.

La Consejería de Cultura y Medio Ambiente sugiere que el estudio de Impacto Ambiental analice el previsible impacto de las obras en las playas adyacentes, así como su repercusión sobre la fauna y flora marina. Propone que se establezcan medidas para evitar los vertidos al mar durante y después de la ejecución del proyecto.

El Instituto Andaluz de Geología Mediterránea solicita que se estudie el transporte litoral paralelo a la costa, al objeto de evaluar la incidencia del proyecto en las playas de la zona. Sugiere igualmente que se estudie el posible estancamiento de dinoflagelados en las nuevas obras de abrigo, debido al efecto de éstas sobre la circulación del agua.

La Demarcación de Costas en Andalucía-Atlántico manifiesta no tener nada que objetar al proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Sur se muestra conforme con la ejecución del proyecto.

La Comandancia Militar de Marina de Málaga afirma que la realización del proyecto no debe tener un efecto negativo sobre la fauna marina. Tam-

bién opina que la prolongación de espigones pudiera producir erosiones en las playas próximas a la zona de obras.

El Ayuntamiento de Málaga considera que el estudio de Impacto Ambiental ha de tener en cuenta los siguientes aspectos: Descripción de las comunidades bentónicas al menos hasta la batimétrica de 30 metros; localización de bancos de especies de interés comercial y composición faunística de las mismas; cartografía de praderas de fanerógamas marinas y del coralígeno litoral; modificaciones en el transporte litoral y posibles afecciones a las playas; medidas preventivas y correctoras de posibles vertidos al mar, y sistemas de eliminación de basuras y aguas residuales de los buques.

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y el Medio Ambiente, ITACA, solicita que se justifique la necesidad del proyecto y se analice la posible incidencia de las obras en las playas de la zona.

La Sociedad Española de Ornitología manifiesta que el proyecto no afecta a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves.

El CEDEX considera que se debe estudiar el efecto de las obras sobre las playas. Asimismo, sugiere que se analicen los materiales a dragar y se gestionen de forma adecuada. Propone un plan de accesos al puerto, tanto en la fase de construcción como en la de operación, para prevenir ruidos y evitar congestiones de tráfico.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto presentado a aprobación figura en el estudio de Impacto Ambiental identificado como alternativa 5. El conjunto de las obras a realizar se pueden agrupar en los componentes principales siguientes:

Prolongación del dique de levante en una dirección sensiblemente N-S, con una longitud de 1.130 metros. La sección tipo de esta prolongación será vertical, a base de cajones de hormigón armado. Los cajones se dispondrán sobre una banqueta de escollera y todo uno cuya cota de coronación será la -20 metros con respecto al cero del puerto, mientras que los cajones se coronarán a la +3 metros. Estos cajones se rematan con un espaldón de hormigón en masa coronado a la cota +10 metros.

Contradique resuelto a base de dos tramos de secciones tipo claramente diferenciadas. El primer tramo, con una longitud de 800 metros, se inicia en el cierre de las nuevas explanadas contiguas al contradique actual y discurre paralelamente al curso del río Guadalmedina, por su margen izquierda, hasta la batimétrica -10 metros. La sección tipo de este tramo es a base de todo uno protegido con escollera por el lado exterior; la sección se remata con un pequeño espaldón entre las cotas +4,5 y +6,0 metros.

La segunda alineación del contradique, perpendicular al primer tramo, con 590 metros de longitud, se resuelve, al igual que la prolongación del dique, con una sección tipo vertical formada por cajones de hormigón armado cimentados sobre una banqueta de todo uno y escollera que se corona a la cota -14 metros. Los cajones de hormigón armado se coronan a la cota +3 metros, y se rematan con un espaldón de hormigón en masa coronado a la cota +7 metros.

Muelle con una longitud de 700 metros. La sección tipo es a base de cajones de hormigón armado cimentados a la cota -14 metros sobre una banqueta de todo uno y escollera. Los cajones se coronan a la cota +1 metro, y sobre ellos se dispone una superestructura de hormigón armado, quedando coronado el muelle a la cota +3 metros. La superficie creada supone unas 25 hectáreas.

Dragados. Además de los inherentes a la construcción de los diques y el muelle, será necesario realizar un dragado general en zona de dársena para dejar un calado de 14 metros en bajamar.

ANEXO III

Resumen del estudio de Impacto Ambiental

Contenido.

La necesidad de la actuación se justifica por el hecho de adaptar las instalaciones del puerto de Málaga, cuya configuración data de finales del siglo XIX, a las solicitudes impuestas por la evolución de los sistemas de transporte marítimo.

La ampliación que se propone se hace para posibilitar la consecución de los objetivos de explotación que constan en el Plan Director del Puerto. Esta ampliación supone doblar el actual espejo de agua y aumentar, respecto a la situación actual, en un 45 por 100 la superficie de muelles y en un 20 por 100 las líneas de atraque.

Con la ampliación propuesta se realiza un cambio de usos de los muelles más próximos a la ciudad, que pasarán a utilizarse para buques turísticos y de recreo, mientras que las actividades de tipo comercial se desplazan a los muelles más alejados del casco urbano. Este cambio de usos figura entre los objetivos de reordenación urbana contemplados en el Plan Especial del Puerto.

Se han contemplado una serie de alternativas para el proyecto de ampliación del puerto, consistentes en diferentes soluciones de diseño en planta, junto con variaciones en la elección de la sección tipo de los diques. El estudio de Impacto Ambiental elige la alternativa descrita en el anexo II.

El estudio incluye una caracterización del medio litoral en las proximidades del puerto de Málaga. El estado preoperacional se describe teniendo en cuenta tanto los aspectos físicos y biológicos como los factores socioeconómicos.

Respecto a la calidad del agua en el puerto de Málaga, el estudio afirma que corresponde a una situación de eutrofia moderada-baja, con concentraciones de nutrientes en general inferiores a 0,01 mg/l. Hay disponibilidad de oxígeno en toda la columna de agua, con valores entre 8,5 y 9,1 mg/l, y ausencia de contaminación por metales pesados.

Los sedimentos de la zona a dragar, según el estudio, se pueden caracterizar granulométricamente como homogéneos, con un valor medio del 20 por 100 de materiales finos. El contenido en metales pesados es muy bajo (en valor medio Hg = 0,2 mg/Kg; Cd = 0,1 mg/Kg como ejemplo), con concentraciones inferiores a las establecidas para el nivel de acción I en las Recomendaciones para la gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles. Por consiguiente, estos materiales podrían verterse libremente al mar, con la única consideración de los efectos de tipo mecánico. El estudio afirma que, según se desprende de los resultados de los análisis realizados a las muestras tomadas en la zona de vertido tradicionalmente usada por el puerto de Málaga, los materiales actualmente existentes en la misma presentan unas características semejantes a las de la zona de dragado, por lo que el posible vertido en esta zona no implicará ninguna perturbación significativa sobre las condiciones actuales de la misma.

Sobre la dinámica litoral y la posible afección a las playas, el estudio afirma que la ampliación del puerto no interferirá el transporte sedimentario, que en esta zona es de sentido NE-SW, ya que a las profundidades a las que se inicia la prolongación del dique la energía del oleaje no es suficiente para movilizar material, es decir, que el transporte ya se halla interrumpido por el actual dique de levante. Por otra parte, la ampliación del puerto supone una mayor defensa frente a los oleajes de levante, que son los más severos de la zona, para las playas adyacentes al mismo, situadas a poniente.

Por lo que se refiere a las comunidades naturales bentónicas, el estudio destaca la ausencia de comunidades singulares, siendo los poliquetos el grupo de organismos más abundante y más ampliamente distribuido. El análisis de las especies presentes pone de relieve que se trata de especies indicadoras de ambientes degradados.

Sobre la contaminación acústica, el estudio señala que en las medidas realizadas los niveles de ruido más elevados se han registrado en la estación situada fuera del recinto portuario. De acuerdo con un estudio sistemático sobre niveles de ruido, realizado por la Agencia de Medio Ambiente, los valores diarios más frecuentes se sitúan entre los 60 y 70 dB(A) L_{eq} , siendo el tráfico rodado el principal causante de esta situación. El estudio dice que, suponiendo un incremento de tráfico rodado que en término medio puede estimarse de un 20 por 100 en vehículos ligeros y 50 por 100 en vehículos pesados, y aplicando un modelo de simulación del comportamiento de los niveles sónicos, se obtiene un incremento medio inferior al 2 por 100 sobre el nivel de ruido actual.

Los impactos socioeconómicos, según el estudio, son positivos, pues el proyecto supone la generación de puestos de trabajo. Además se produce un cambio en los usos del suelo, se cambia una zona de uso industrial-portuario para su utilización lúdico-deportiva. En cuanto a los recursos pesqueros, no se verán afectados, puesto que representantes de la Cofradía de Pescadores manifiestan que la explotación de recursos en áreas cercanas al puerto de Málaga es nula.

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.

En el caso de la calidad de las aguas cabe recomendar que en el futuro se analice un saneamiento adecuado de los vertidos de la zona, fundamentalmente de los aliviaderos actualmente existentes en el exterior de la dársena pesquera.

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. El estudio proporciona un listado exhaustivo de las especies encontradas.

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:

Consejería de Agricultura y Pesca (Junta de Andalucía).
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Los aspectos ambientales significativos contenidos en las alegaciones se resumen a continuación:

La Consejería de Agricultura y Pesca considera que el proyecto no repercute de forma negativa sobre la actividad pesquera, informando, en consecuencia, favorablemente a su ejecución.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Demarcación de Andalucía Oriental) echa en falta estudios de tráfico ciudad-puerto, que espera sean tenidos en cuenta en el plan especial que se está consensuando con el Ayuntamiento. Por otro lado, afirma que el proyecto es muy necesario para el futuro comercial de Málaga y su zona de influencia.

BANCO DE ESPAÑA

21413 *RESOLUCIÓN de 25 de septiembre de 1996, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 25 de septiembre de 1996, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.*

| Divisas | Cambios | |
|---|-----------|----------|
| | Comprador | Vendedor |
| 1 dólar USA | 126,790 | 127,044 |
| 1 ECU | 160,238 | 160,558 |
| 1 marco alemán | 84,023 | 84,191 |
| 1 franco francés | 24,817 | 24,867 |
| 1 libra esterlina | 198,199 | 198,595 |
| 100 liras italianas | 8,374 | 8,390 |
| 100 francos belgas y luxemburgueses | 408,014 | 408,830 |
| 1 florín holandés | 74,931 | 75,081 |
| 1 corona danesa | 21,866 | 21,910 |
| 1 libra irlandesa | 203,891 | 204,299 |
| 100 escudos portugueses | 82,518 | 82,684 |
| 100 dracmas griegas | 53,213 | 53,319 |
| 1 dólar canadiense | 92,805 | 92,991 |
| 1 franco suizo | 102,897 | 103,103 |
| 100 yenes japoneses | 115,086 | 115,316 |
| 1 corona sueca | 19,312 | 19,350 |
| 1 corona noruega | 19,671 | 19,711 |
| 1 marco finlandés | 28,001 | 28,057 |
| 1 chelín austríaco | 11,942 | 11,966 |
| 1 dólar australiano | 100,203 | 100,403 |
| 1 dólar neozelandés | 88,715 | 88,893 |

Madrid, 25 de septiembre de 1996.—El Director general, Luis María Linde de Castro.