

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.