

Túnel:

Prolongar el falso túnel de la boca sur para mitigar los impactos paisajísticos-visuales.

Someter todas las aguas procedentes del nuevo túnel a un sistema de debate y decantación.

Realizar el seguimiento analítico de las aguas de las balsas de decantación.

Accesos:

Abatir los taludes de los accesos del túnel a 2H:1V.

Minimizar la afección al barranco del Port.

Instalaciones de obra:

Evitar emplazar la zona de instalaciones sobre el riachuelo de la boca sur.

Detallar los trabajos de restauración de las zonas de ocupación temporal.

Vertederos:

Buscar vertederos alternativos a los B1 y B2.

Descartar el vertedero A1. Redistribuir los escombros entre los vertederos A3 y A4.

Aprovechar las tierras sobrantes para acondicionar las bocas del túnel actual.

Conclusiones:

El impacto del vertedero A1 es crítico.

Intensificar los trabajos de restauración e integración de la obra en el entorno.

Minimizar el riesgo de vertidos contaminantes.

Creación de una Comisión Mixta de Concertación y Control con representación del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

Conselh General d'Arán

Conformidad en la reconsideración del emplazamiento del vertedero de la boca sur.

Realizar un proyecto específico de restauración de vertederos.

Realizar un estudio más detallado de la afección a las aguas del río Nere.

Estudio detallado de ubicación de los vertederos en otras zonas de menor impacto.

Ayuntamiento de Viella-Mijarón

Vertederos A1 y A2: Conformes con la propuesta del proyecto, pero siempre que se cuide la ejecución y se prevea la revegetación de la zona.

Vertedero B1: Conformes con la propuesta. Antes de verter escombros se ha de consolidar el antiguo terraplén.

Vertedero B2: Se descarta totalmente por ser zona de aludes y por el impacto visual.

Sociedad de Caza y Pesca del Valle de Arán

El impacto sobre el agua y la fauna es severo.

No está de acuerdo con la ubicación o ampliación de los vertederos seleccionados.

Considera nulas o infradimensionadas las medidas protectoras y correctoras sobre el agua y la fauna.

Considera que los límites impuestos al vertido de las aguas residuales (del túnel, de las zonas de acopio provisional, de los vertederos y de las zonas de instalaciones) en ningún caso cumplen con la legislación de aguas.

No se entiende que parte de las medidas correctoras se asignen a entidades ajenas a la obra.

Acepta el vertedero A2 pues su finalidad es restaurar el vertedero actual.

No acepta la ampliación del vertedero B1. No se han previsto medidas de protección contra avenidas.

En la boca norte hay tres vertederos pendientes de restaurar.

Hace una crítica detallada de las medidas correctoras del vertido de aguas residuales, por insuficientes, y propone:

Para el vertido de aguas residuales procedentes de la perforación del túnel, depósitos de floculación.

Para los vertidos industriales (de los parques de maquinaria y plantas de hormigonado), la utilización de fosas sépticas o depósitos.

En el vertedero B1 no se han previsto medidas de protección contra las avenidas.

Adjunta los escritos y antecedentes de los sucesos ocurridos durante la perforación de la galería de ventilación del túnel de Viella en 1988.

Eth-Paum (Grup d'Estudi e Defensa d'Arán)

Presenta una alegación que es copia literal de parte de la presentada por la Sociedad de Caza y Pesca del Valle de Arán, antes sintetizada.

IPCENA (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural)

Considera que el proyecto presentado tiene inconvenientes de todo tipo, siendo más viable construir un túnel nuevo de dos carriles o mejorar el actual con dos carriles más. Sus ventajas serían:

Menor impacto ambiental al haber menos vertidos.

Aumento de seguridad.

Menor coste de ejecución, a pesar de lo que indica el anteproyecto.

Son inadecuados los vertederos de la vertiente norte, B1 y B2, por la excelente conservación del paisaje donde se ubican.

Todos los vertederos de la zona sur son también incompatibles con la conservación del espacio natural.

Propone como alternativa la zona del pueblo de Bono, a unos doce kilómetros de la boca sur y en el margen izquierdo del río Noguera Ribagorzana.

Solicita que se decida:

Construir las alternativas que mencionan.

Buscar un solo lugar para ubicar los vertederos en el sector sur y reestudiar los lugares propuestos.

Reducir las superficies de instalaciones provisionales.

Aumentar las balsas de decantación en la boca norte.

DEPANA

Solicita que se les notifique cualquier resolución que se tome y se les tenga al corriente del procedimiento administrativo.

28903 *RESOLUCIÓN de 21 de noviembre de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Muelle de cerramiento norte en el Fernández Ladreda, puerto de Ferrol», de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián.*

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.

De acuerdo con lo establecido en los Reales Decretos 839/1996, de 10 de mayo, y 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Muelle de cerramiento norte en el Fernández Ladreda, puerto de Ferrol», no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el análisis ambiental del proyecto, consultando sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

La necesidad del proyecto, así como una descripción de sus principales características se recogen en el anexo.

Habida cuenta que el presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985 (concretamente a los especificados en el epígrafe 12 del mismo «Modificación de los proyectos que figuran en el anexo I»), para los cuales el sometimiento al procedimiento reglado será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características lo exigen, y, tras examinar la documentación remitida y visitar la zona, no se observa, como resultado de la realización del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso de Evaluación de Impacto Ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras, y, en su caso, la naturaleza de tales medidas, al objeto de conseguir impactos no significativos. Los impactos observados en este proyecto tienen medidas mitigadoras ya bien definidas, que pueden ser establecidas en un condicionado a su construcción.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve no someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto «Muelle de cerramiento norte en el Fernández Ladreda, puerto de Ferrol», debiendo cumplirse en su ejecución las siguientes condiciones:

1. Se realizará la caracterización del material a dragar de acuerdo con lo establecido en el proyecto de Orden «Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles», cuya aplicación a los puertos de titularidad estatal ha sido ya adoptada.

Si del resultado de esta caracterización sistemática se confirmara que el contenido en metales pesados del material procedente del dragado no supera los valores límite fijados para determinar el nivel de acción 1 (concentraciones, expresadas en mg/Kg, inferiores a los siguientes valores: Mercurio, 0,6; cadmio, 1,0; plomo, 120; cobre, 100; zinc, 500; cromo, 200; arsénico, 80; níquel, 100), podrá procederse a su vertido al mar. Si se superaran los valores límite fijados para determinar el nivel de acción 1, el material procedente del dragado se depositará en tierra o en el trasdós del muelle, asegurando su confinamiento estanco.

En el supuesto de vertido al mar, el material a verter se transportará en gánguiles con vertido por el fondo, con un control estricto de la ruta de los mismos y del punto de vertido.

2. Para evitar que en la operación de relleno del trasdós del nuevo muelle se difundan finos en la ría, se procederá a la colocación de un geotextil en la escollera de la mota del cierre de dicho muelle con la terminal de carbón y se colocarán los cajones del frente del muelle previamente a la realización del relleno.

3. El transporte de materiales para las operaciones de construcción del muelle se llevará a cabo fuera del período comprendido entre las veintidós y las siete horas.

4. La superficie de muelle que se obtiene como consecuencia del proyecto, que sólo puede servir a los fines justificados en el anexo, se diseñará de tal manera que no puedan producirse vertidos al mar, directos o por escorrentía, de materiales contaminantes.

Madrid, 21 de noviembre de 1996.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO

Necesidad del proyecto:

El tráfico de mercancías en el puerto de Ferrol, excluido el carbón, sobrepasó el millón de toneladas en 1995 disponiendo de 1.040 metros de línea de atraque y 100.000 metros cuadrados de superficie. La evolución sostenida de algunas de estas mercancías implica que, para esas mercancías, las actuales líneas de atraque alcanzarán la saturación en 1998, y la superficie disponible en el 2002.

La reciente ampliación de la factoría siderúrgica Megasa, que comporta un aumento de su producción por encima del 50 por 100 pasando de 450.000 toneladas a superar las 700.000, supone el aumento similar en los embarques de acero y en la descarga de chatarra, necesitando, al menos, 25.000 metros cuadrados de superficie y unos 200 metros de línea de atraque.

La creciente importación de bobinas de papel, 100.000 toneladas en 1996, previsión de 140.000 en 1997, y al menos crecimientos vegetativos en años sucesivos, siendo el de esta mercancía un tráfico que se desea potenciar por la limpieza del mismo, requiere, al menos, 10.000 metros cuadrados más de superficie.

El resto de la superficie obtenida se empleará para viales de penetración, zona de tránsito y afección del cantil.

Descripción del proyecto:

El nuevo muelle tendrá una longitud de 250 metros y se le adosará una superficie de 50.000 metros cuadrados, siendo su tipología a base de bloques o cajones con 10 metros de calado.

Se llevará a cabo el dragado necesario y suficiente para obtener un calado de 10 metros facilitando así la maniobra de los buques, que serán del tipo «Bulk Carrier», con eslora máxima de 200 metros. Los sondeos y análisis de sedimentos realizados con ocasión de anteriores obras en zonas próximas a la del presente proyecto mostraron la ausencia de contaminación significativa por metales pesados, registrándose concentraciones máximas siempre por debajo del nivel de acción 1, en la caracterización de material de dragado aplicable a los puertos del Estado, por lo que no cabe esperar resultados muy distintos en la caracterización de sedimentos que ahora se realice. El volumen total a dragar será del orden de 100.000 metros cúbicos.