

en cuenta las directrices dadas por los tres primeros organismos, mientras que la Dirección General de Industria no tiene nada que alegar al proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia difiere de la valoración de impacto compatible o moderado que se asigna a veintiún elementos del patrimonio arqueológico en el estudio de impacto ambiental y que dicho organismo considera severos o críticos. En cuanto a las directrices a seguir en los sucesivos documentos, se propone el diseño de un programa de actuación arqueológica, que deberá seguirse tanto en la fase de proyecto como en la de obra.

En cuanto al patrimonio arquitectónico, la Dirección General de Patrimonio Cultural alega que la actuación Portas 3 afecta al cruceiro e Iglesia parroquial de Valiñas, así como al Pinar do Pazo de Rubians, este último también afectado por la actuación Portas 2. La actuación PV2 incide negativamente sobre el cruceiro de Lardoeira, y en la zona de A Escravitude se atraviesa la finca del Pazo de Vilar, no catalogado pero susceptible de protección, causando un apreciable impacto paisajístico.

El Concejo de Vilaboa no presenta ninguna alegación al estudio informativo.

El Concejo de Pontevedra solicita el desplazamiento del puente de la alternativa PV2 hacia el este, minimizando el impacto paisajístico al aproximarse a la rasante natural actual. Del mismo modo propone la eliminación de todos los pasos a nivel del trazado.

El Ayuntamiento de Barro alega el gran impacto producido por las actuaciones Portas 3 y Portas 2, que afectan a los núcleos rurales de Valiñas, Illó, Vilar y al Pazo de «A Granxa», así como al Camino de Santiago. Considera las actuaciones PV3, PV5 y PV6 como las más idóneas. Manifiesta su preferencia por las soluciones viaducto/túnel en oposición a terraplén/desmonte y solicita la creación de caminos laterales de servicio y la supresión de los pasos a nivel.

El Concejo de Portas ha presentado tres alegaciones en las que, en conjunto, solicita que se desestimen las actuaciones Portas 2 y Portas 3, dado que a sus afecciones sociales, económicas y ambientales se añade la supresión de la estación de Portas, que da servicio a gran número de usuarios que sin ella quedarán incomunicados. Se solicita la supresión de los pasos a nivel en el trazado actual y se hace referencia a la actuación Portas 1, alternativa incluida en el estudio preliminar y que no se ha llegado a considerar en el estudio informativo.

El Concejo de Caldas de Reis se opone a la supresión de la estación de Portas, alegando motivos económicos y sociales.

El Concejo de Catoira solicita que se asegure la permeabilidad de paso a través de la vía, eliminando varios pasos a nivel existentes en la actualidad y sustituyéndolos por pasos a distinto nivel que resulten seguros para las personas y el ganado.

El Concejo de Valga además de hacer consideraciones de carácter general, solicita la creación de pasos superiores o inferiores para peatones y ganado, el adecuado dimensionamiento de pasos sobre ríos y regatos, la instalación de cerramiento en la totalidad del trazado y la valoración del justiprecio de las expropiaciones. Con respecto a temas específicamente ambientales, destaca la necesidad de analizar en detalle la interacción de las actuaciones VS4 (no propuesta) y VS5 con el espacio de interés natural de «Foz de Ulla», así como de realizar un estudio fónico del conjunto. Solicita además, para las actuaciones VS4 y VS5, la inclusión de diversos pasos y tramos de carreteras de servicio y acceso a fincas, la modificación de la ubicación de algunos pasos propuestos y la creación de una nueva estación entre los puntos kilométricos 0,300 a 0,950 de la actuación VS5.

El Concejo de Pontecesures reclama la adopción de soluciones para los problemas de permeabilidad que provoca el trazado en su municipio, centrado entre las estaciones de Pontecesures y Padrón.

El Concejo de Teo pide las oportunas modificaciones en la actuación VS7 para restituir las vías públicas y los caminos existentes.

El Concejo de Santiago de Compostela solicita información sobre el futuro de las estaciones de Verdía y el antiguo apeadero de Sionlla. Asimismo, con respecto a la actuación SC2, solicita la ampliación de la longitud del puente previsto a la altura del punto kilométrico 1,000 y uno nuevo entre los puntos kilométricos 1,795 y 2,050. Por último, solicita un estudio de mayor detalle sobre el patrimonio cultural y las medidas de protección sobre el mismo a aplicar, indicando la necesidad de proteger dos castros existentes.

El Concejo de Ordes solicita la inclusión de diversos caminos de servicio no contemplados en el estudio informativo, así como una ubicación para la estación de Odres distinta de la propuesta.

El Concejo de Cerceda incluye en su alegación diversos aspectos. En primer lugar, destaca la afección a áreas calificadas como suelo rústico de protección de masas forestales y de cauces, siendo necesario modificar las normas subsidiarias de planeamiento de dicho municipio. Asimismo, indica que la variante de Queixas discurre por zona calificada de Sistema general de infraestructuras (planta incineradora) lo que considera incom-

patible con el paso de trenes de viajeros por la zona. Por último, expone que las modificaciones de trazado propuestas en su municipio dejan fuera de servicio las estaciones o apeaderos de Queixas, Cerceda, Meirama y Vila de la Iglesia, previéndose dejar el trazado Queixas-Meirama únicamente para cruce de trenes y tráfico de contenedores de RSU; por tanto, desaparecerían las estaciones de Cerceda y Vila de la Iglesia, resultando inadmisibles. Por lo que proponen tres posibles soluciones: Mantener la estación de Cerceda desplazada 300 metros en dirección a A Coruña, proyectar una nueva estación a la altura del núcleo de Piñeiro o mantener el trayecto Queixa-Cerceda para el tráfico de contenedores.

Con respecto al conjunto de alegaciones presentadas por particulares, cabe destacar las siguientes:

Don José Manuel Abalo Rivas y 2.331 alegaciones más, del término municipal de Pontevedra, presentan un texto común, con consideraciones similares a las de otras alegaciones, refiriéndose al trayecto comprendido entre Portela y Vilagarcía. Exponen que la actuación Portas 3 es perjudicial para los municipios de Caldas de Reis, Cuntis, Moraña y Meis, al desaparecer la estación de Portas. Asimismo, que los terrenos ocupados en Barro, Portas y Caldas tienen un gran valor ecológico, paisajístico y económico, y destacan la disminución de la permeabilidad territorial. Afirman que con modificaciones parciales del trazado actual, como las de las actuaciones PV5 y PV6, se consiguen reducciones aceptables de tiempos de viaje, manteniendo en servicio la estación aludida.

Don José Bermúdez Iglesias y 298 firmas más, en el término municipal Barro (Pontevedra), realizan un amplio conjunto de consideraciones que se resumen en manifestar su total desaprobación de las actuaciones Portas 2 y Portas 3 al ser, especialmente la segunda propuesta en el estudio informativo, las de mayor impacto territorial y socioeconómico en Barro; destruyen los terrenos de mejor valor ecológico, paisajístico, de aptitudes para cultivo y producción forestal; dificultan la comunicación entre pueblos y núcleos de la zona; afectan a diversos valores culturales (iglesia de Valiñas y su cruceiro, Cruceiro de Soutelo y Castro de Valiñas); afectan a acuíferos y pozos de riego y disminuyen la potencialidad turística de la zona en el ámbito de las actividades ambientales. Consideran que las actuaciones PV5 y PV6 tienen pocas afecciones. Asimismo, solicitan un estudio técnico más amplio y profundo de dicha zona, al considerar falta de justificación técnica suficiente la solución propuesta, así como el escaso nivel de detalle y particularización para la zona, de que adolece el estudio de impacto ambiental.

Don Andrés Quintá Cortiñas, representante de «Galipan, Sociedad Anónima» y «Extrusionados Galicia, Sociedad Anónima», solicita la creación de una estación en Valga para dar servicio de mercancías a dichas empresas.

El resto de las alegaciones de particulares suelen centrarse en afecciones concretas sobre determinados bienes, servicios o servidumbres. Tal es el caso de alegaciones referentes a la ocupación y expropiación de viviendas, instalaciones industriales y terrenos de labor; alegaciones referentes a la afección a pozos de captación (Poxante, Ervenllo, Veiga de poza e Seixa, Marans); solicitudes de eliminación de pasos a nivel (puntos kilométricos 60,213 y 0,420 de la actuación VS3) o de modificación de la ubicación de determinados pasos transversales y afecciones concretas en determinados accesos a fincas.

5082

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Dique de cierre y superficie de ampliación de los muelles de la Osa», de la Autoridad Portuaria de Gijón.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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 el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto dique de cierre y superficie de ampliación de los muelles de la Osa no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985, concretamente a los especificados en el epígrafe 13 del mismo, cualquier cambio o ampliación 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.

La Autoridad Portuaria de Gijón remitió, con fecha 30 de septiembre de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción del proyecto figuran en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de la consulta figura en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado 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.

No obstante, los materiales necesarios para el relleno de la explanada y los mantos de protección de la misma deberán obtenerse de canteras debidamente autorizadas; así mismo, al objeto de minimizar el aumento de turbidez, el citado relleno se llevará a cabo una vez que esté finalizado el cierre perimetral de la nueva explanada. Además, dada la posibilidad de afectar a algún yacimiento arqueológico, la Autoridad Portuaria de Gijón solicitará al órgano competente en materia de patrimonio artístico y cultural la evacuación de un informe que valore la necesidad de realizar una prospección arqueológica subacuática en la zona del proyecto y, en su caso, realizará dicha prospección ateniéndose a los resultados de la misma.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto dique de cierre y superficie de ampliación de los muelles de la Osa.

Madrid, 28 de febrero de 2000.—El Secretario, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO

Objetivos y descripción del proyecto

Los muelles de la Osa son los muelles más modernos del puerto de Gijón, aptos para mover contenedores y mercancía general, y también para recibir el tráfico ro-ro y de pasajeros. En general, es el lugar donde se concentran las actividades que pudieran denominarse limpias.

Los muelles de la Osa están formados por tres alineaciones de 550, 220 y 200 metros de longitud respectivamente, con una anchura de 250 metros y superficie total de 137.500 metros cuadrados, que, dividida por la longitud total del muelle, proporciona una superficie de 142 metros cuadrados por metro lineal de atraque, muy inferior a los estándares actuales. Del propio muelle de la Osa sale el denominado muelle Moliner, de 330 metros de longitud y tan solo 70 metros de ancho, con 14 metros de calado. Por lo tanto, suman en total 1.300 metros de longitud y tienen unas explanadas de 176.600 metros cuadrados, lo que da un ancho medio de 135 metros. Ello hace que en su conjunto sean insuficientes para los nuevos tráfico (contenedores, cruceros, buques ferrys y carga general homogénea), no ya por su calado, que es suficiente, sino por su anchura.

Las previsiones de tráfico del puerto a corto plazo son: Incremento del tráfico de cruceros turísticos y pasajeros, estimado en unos 10 buques/año; despegue del tráfico ro-ro, que precisará de unos 55.000 metros cuadrados para su correcto desarrollo; crecimiento del tráfico de contenedores en una media del 18 por 100 anual.

El dique de protección de la nueva explanada proyectada tendrá dos secciones diferenciadas, ambas con un núcleo de pedraplén, en un caso protegido con bloques de hormigón de 45 toneladas, cubriendo las alineaciones noroeste—sudeste y nordeste— sudoeste en una longitud de unos 1.050 metros, y siendo la protección del cierre por el sur con escollera de 3 toneladas y una longitud de 150 metros. El recinto obtenido se rellenará con material de tipología general, hasta alcanzar la cota de explanada en el nivel 6,25 metros. No está prevista la realización de dragados.

Dado que los actuales muelles son claramente deficitarios en cuanto a superficie, se comenzó por considerar una anchura para la explanada creada de 500 metros, con lo que se conseguía una superficie de 350.000 metros cuadrados; posteriormente se decidió reducir estas dimensiones hasta el mínimo compatible con las necesidades portuarias, quedando la configuración definitiva en una anchura de 400 metros, con una superficie de 282.800 metros cuadrados.

Según consta en la Memoria-resumen, los ensayos realizados, tanto en modelo físico como matemático, concluyen que las obras proyectadas no afectan a la dinámica litoral. Así mismo, estos estudios afirman que las reflexiones del oleaje incidente que se producirán en la nueva explanada darán lugar a un ligero aumento de la agitación en los muelles de Minerales y Norte, sin que sea significativo en otros puntos.

Respecto a las playas próximas, los ensayos señalan que el oleaje incidente es de muy poca altura, debido a que llega muy difractado por los diques de protección del puerto del Musel, no registrándose problemas de estabilidad de fondos, tal como ha demostrado el dique de la Osa, construido en 1971. La construcción posterior del dique lateral de la playa del Arbeyal sólo se hizo necesaria para retener las arenas que allí se depositaban procedentes de dragados marinos.

La construcción de la nueva explanada disminuirá la energía del oleaje incidente y aumentará la estabilidad de los fondos, pudiéndose afirmar que, si esta obra hubiera estado construida, el dique de contención de la playa del Arbeyal habría sido menor. Así pues, debe descartarse cualquier afección significativa sobre las playas.

Con relación a la fauna bentónica, la Memoria-resumen hace referencia a un informe elaborado por la Consejería de Agricultura y Pesca del Principado de Asturias, en el que se dice que en la bahía de Gijón existen unos 5.000.000 de metros cuadrados de fondo rocoso o rateado apto para el marisco. En el presente proyecto, la superficie a ocupar equivale al 5,65 por 100 del total apto para el marisqueo, si bien, en este caso, la riqueza y productividad se desplaza a la zona donde se ubicarán los bloques de protección de la explanada.

Organismos y asociaciones consultadas:

Dirección General de Costas; Consejería de Medio Rural y Pesca; Consejería de Medio Ambiente; Ayuntamiento de Gijón; Cofradía de Pescadores «Virgen de la Soledad»; Ecologistas en Acción.

A continuación se resume el contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Costas indica que, en caso de realizarse dragados, sería necesario llevar a cabo un estudio de caracterización de los materiales a dragar. Señala así mismo que las obras proyectadas afectarán a las especies bentónicas de la zona y al paisaje, y que podrían provocar el basculamiento de las playas de Poniente y del Arbeyal.

La Consejería de Medio Ambiente señala que el proyecto deberá definir la naturaleza y procedencia del material de relleno, así como la forma de transporte del mismo hasta la nueva superficie. Deberá evaluarse la incidencia del proyecto sobre la productividad de los fondos marinos y sobre las condiciones de baño en las playas. Deberá incluirse un informe arqueológico que valore la necesidad de realizar una prospección arqueológica subacuática en la zona.

5083

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de conducción entre la planta desaladora de Carboneras y la conducción Almanzora-Poniente Almeriense de la sociedad estatal «Aguas de la Cuenca del Sur, Sociedad Anónima».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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 el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.