

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

15546 *RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Nuevo complejo portuario en la isla de El Hierro», de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.*

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 695/2000, de 12 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.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió, con fecha 18 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto «Nuevo complejo portuario en la isla de El Hierro».

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, y también a otras Administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de mayo de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife 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 Santa Cruz de Tenerife 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 día 22 de abril de 1999, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. En paralelo con este trámite, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitió sendos ejemplares del proyecto y del estudio de impacto ambiental a la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, al Cabildo Insular de El Hierro y al Ayuntamiento de Valverde, para que informaran sobre el contenido de los mismos.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de enero de 2000, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en el proyecto «Nuevo complejo portuario en la isla de El Hierro» se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, 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 el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Nuevo complejo portuario en la isla de El Hierro», de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida, se considera que el proyecto «Nuevo complejo portuario en la isla de El Hierro» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. *Materiales de préstamo*

Los materiales necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias contempladas en el proyecto procederán de canteras en funcionamiento debidamente autorizadas. Esto será tenido en cuenta también para los materiales de relleno que se requieran en la construcción de la nueva explanada portuaria. Para este relleno se dará preferencia, siempre que por sus características sean válidos, a los materiales procedentes de los dragados portuarios (en el caso de que fueran necesarios) y a los residuos y escombros procedentes de la propia obra o de otras obras o actividades.

La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones establecidos en la legislación de la Comunidad Autónoma de Canarias aplicable en la materia.

2. *Calidad del agua*

Al objeto de evitar la dispersión de finos en la dársena, el relleno necesario para crear la nueva explanada portuaria se realizará una vez finalizado el cierre perimetral de la misma.

Durante la fase de explotación de las nuevas infraestructuras se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto, 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 de aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo y París, Londres y Marpol).

Se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental al que se refiere la condición 4.

3. *Protección del ecosistema marino*

Para compensar la pérdida de las especies instaladas en la actual escollera del dique de abrigo, se establecerá una franja de 100 metros, a partir de la pleamar máxima viva equinoccial, en torno a las escolleras de la prolongación del dique, en la que se prohibirá la pesca y el marisqueo. Esta franja tendrá la consideración de «arrecife artificial» y le será de aplicación la normativa que regula la actividad de repoblación marítima.

4. *Programa de vigilancia ambiental*

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife realizará los trabajos de toma de datos y los análisis que figuran en el programa de vigilancia ambiental detallado en el punto 9 del estudio de impacto ambiental; se excluyen del programa de vigilancia ambiental todos los trabajos previstos en la cueva del Diablo, ya que, como se explica en el anexo II, ha sido desechada esta ubicación para la dársena deportiva.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental los informes que elabore de acuerdo con el calendario establecido en dicho programa de vigilancia ambiental.

5. *Documentación adicional*

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de las prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece en su condicionado.

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, 24 de julio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Dirección General de Costas	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante	—
Secretaría Territorial de Pesca. Viceconsejería de Pesca (Gobierno de Canarias)	X
Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas (Gobierno de Canarias)	—
Cabildo Insular de El Hierro	X
Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias)	—
Facultad de Ciencias del Mar (Universidad de Las Palmas)	—
Instituto Español de Oceanografía	X
Instituto Canario de Ciencias Marinas (Taliarte, Telde)	X
Ayuntamiento de Valverde	X
Cofradía de Pescadores Nuestra Señora de Los Reyes (La Restinga)	—
Asociación Tinerfeña Amigos de la Naturaleza (ATAN)	—
Asamblea Movimiento Ecologista de Canarias (AMEC)	—
A.E.D.E.N.A.T.	—
C.O.D.A.	—
ASCAN-Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza ..	X
Greenpeace	—

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

La Dirección General de Costas manifiesta que el proyecto supone la artificialización de un tramo de costa con los consiguientes efectos negativos sobre el paisaje y las condiciones naturales del entorno. La dársena en la denominada cueva del Diablo supondrá la desaparición de un espacio valioso e irreplicable en la isla. Indica asimismo que la playa del Varadero, situada a poniente del nuevo dique de abrigo, basculará y desaparecerá rápidamente como consecuencia de la actuación propuesta.

La Secretaría General de Pesca Marítima dice que el estudio de impacto ambiental debe evaluar las estructuras de las comunidades bentónicas que se verán afectadas. También debe analizar el efecto de la turbidez que se producirá, así como la influencia de las obras en la dinámica litoral.

En esta respuesta se recoge el sentir de la Cofradía de Pescadores «Nuestra Señora de los Reyes», de la Restinga, que considera que no se debería llevar a cabo la actuación en la cueva del Diablo, ya que el puerto comercial puede utilizarse también para embarcaciones deportivas.

El Instituto Español de Oceanografía realiza idénticas observaciones que la Secretaría General de Pesca Marítima.

La Viceconsejería de Pesca señala que el estudio de impacto ambiental debe incluir la identificación y valoración de los impactos producidos por las acciones del proyecto, proponiendo medidas correctoras y el correspondiente programa de vigilancia ambiental.

El Instituto Canario de Ciencias Marinas sugiere que se estudien las comunidades naturales, tanto las de sustratos duros como las de fondos blandos (sebadal), ya que la diversidad, riqueza y grado de recubrimiento de estas comunidades estarán afectados por las acciones de relleno, dragado y alteraciones batimétricas.

El Cabildo Insular de El Hierro considera que, a primera vista, no parece que el proyecto vaya a producir daños sobre la fauna y la flora de la zona ni sobre la calidad paisajística del entorno. Señala que debe estudiarse con detalle la elección de canteras para la obtención de materiales de construcción. Dice que debe cuidarse, en lo posible, la contaminación acústica producida por el tráfico pesado en la carretera de acceso a las instalaciones portuarias. Propone reflexionar sobre la conveniencia de prever un tendido de tuberías para el transporte de los combustibles que lleguen al puerto.

El Ayuntamiento de Valverde indica que las edificaciones previstas en el proyecto deberán tener en cuenta las condiciones estéticas establecidas en el Plan Insular de Ordenación de El Hierro. Asimismo, la nueva vía de acceso al complejo portuario, que en parte se emplaza en el paisaje protegido de Timijiraque, deberá cuidar el impacto visual de la zona, por lo que se recomienda el empleo de piedra del lugar en la cara vista.

La Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN) propone que, al objeto de integrar las obras en el paisaje, se empleen materiales y colores tradicionales en la zona, y que los edificios a construir (estación

marítima, oficinas administrativas, etc.) no excedan de dos pisos de altura. Sugiere las mismas prevenciones para el dique de la cueva del Diablo, indicando la conveniencia de estudiar la posibilidad de acortar su longitud o de hacerlo con una orientación más perpendicular a la línea de costa, con el fin de facilitar la renovación de aguas en el interior de la dársena y disminuir el impacto visual. Señala también que deben estudiarse las canteras a utilizar y los efectos de estas extracciones sobre las comunidades de la zona, la dinámica litoral y el régimen hídrico. Considera necesario un estudio de la afección de la obra sobre la playa levantada que se encuentra en sus proximidades.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto «Nuevo complejo portuario en la isla de El Hierro» surge ante la necesidad de mejorar las comunicaciones marítimas (pasajeros y mercancías) de la isla con el exterior. En la actualidad estas comunicaciones se establecen a través del puerto de La Estaca y del aeropuerto, existiendo otro puerto, la Restinga, que se limita a uso pesquero y turístico.

Entre las alternativas consideradas se elige el puerto de La Estaca, situado en la costa nordeste, por ser la solución más favorable, ya que está en una zona de relativo abrigo frente a los temporales dominantes del primer cuadrante y presenta una plataforma litoral de profundidades moderadas. Además, supone la modificación de una infraestructura ya existente, lo que minimiza muchas de las afecciones ambientales propias de la instalación de un puerto comercial.

A continuación se resumen las principales actuaciones previstas en el proyecto:

Prolongación del dique de abrigo: El nuevo dique de abrigo, con una longitud total de 377,3 metros, tiene la misma orientación que el actual, con dos tramos de 164,5 y 212,8 metros. El borde interior del primer tramo coincide sensiblemente con el cantil del muelle actual, y el del segundo está desplazado 28,7 metros respecto al cantil del primero.

Está formado por la unión de 18 cajones prefabricados de hormigón, cimentados sobre una banqueta de escollera a calados variables, de entre 10 y 18 metros. La banqueta tiene una berma de 10 metros de anchura por delante del cajón en el lado del mar, protegida por escollera y bloques de hormigón, y otra berma de 5 ó 7 metros de anchura en el lado de la dársena, según zonas.

Todos los cajones del dique son de 28,2 metros de largo y 18,6 metros de ancho, y coronan a la cota +3,0 metros. Los cajones son navalmente estables con el correspondiente lastre, tanto en el proceso de botadura como durante su transporte flotando hasta su lugar de fondeo. En principio, los cajones se fabricarán en Santa Cruz de Tenerife, aprovechando los calados allí existentes y las instalaciones y maquinaria pesada del puerto de dicha localidad, y se transportarán flotando hasta la obra.

La superestructura del dique-muelle sobre el cajón está formada por una viga cantil y un espaldón de hormigón. La viga cantil, de anchura variable entre 3,2 y 3,7 metros y 1,5 metros de altura, corona a la cota +4,5 metros. El cantil vuela 0,5 metros por delante de la pared del cajón y remata con un faldón en el que se anclarán las defensas de atraque. El espaldón corona a la cota +10,5 metros, tiene 1,1 metros de ancho en coronación, rematando con un botaolas, 4,1 metros de anchura en su zona intermedia y 5,6 metros de anchura en la base, a la cota +3,0 metros.

En el extremo del atraque de cada tramo se dispone una rampa ro-ro con las siguientes dimensiones: 20,3 metros de anchura y 17,5 metros de longitud, con la cota de labio a la +2,6 metros la rampa del primer tramo, y 25,2 metros de anchura e idéntica longitud y cota de labio la del segundo tramo.

El muelle actual se adelanta 21 metros mediante un muro de hormigón, para crear una plataforma de preembarque de unos 8.000 metros cuadrados.

Dársena deportiva: De acuerdo con el contenido de la Memoria-resumen, inicialmente estaba previsto construir la dársena deportiva en la zona denominada cueva del Diablo, en la ensenada natural situada inmediatamente a levante del puerto. En los estudios de propagación de oleaje se observó que frente a la cueva del Diablo se producían unas concentraciones de energía que desaconsejaban esta ubicación, optándose por situar la dársena deportiva en el interior del puerto de La Estaca.

El dique de abrigo de la dársena deportiva está constituido por dos alineaciones; la primera, de unos 35 metros de longitud, arranca de la línea de costa y forma 45 grados con la segunda alineación, que tiene 190 metros y se orienta en sentido perpendicular al dique actual. Su sección está formada por un núcleo de todo uno de cantera coronado a la cota +3 metros, protegido por un manto de escollera de 2 toneladas, dispuesto

en dos capas con talud 2 H/1 V sobre un manto filtro de escollera de 200 kilogramos. El dique corona a la cota +5,5 metros con un espaldón de hormigón en masa de 2,2 metros de ancho en la base a la cota +3 metros.

Los bordes interiores de la dársena deportiva están protegidos por un manto de escollera de 200 kilogramos, con un talud 1,5 H/1 V, y coronados con un muro de hormigón de 1,5 metros de anchura y 1,0 metros de altura, hasta la cota +4 metros, que es la cota de la explanada.

En la dársena se sitúan tres pantalanes flotantes de 84, 108 y 132 metros de longitud para embarcaciones deportivas y de recreo. Los pantalanes flotantes son de hormigón, fondeados mediante muertos y cadenas. El acceso a los pantalanes se consigue mediante pasarelas de aluminio de 12 metros de longitud, que apoyan en el borde de la dársena.

Explanada portuaria: En la zona interior del puerto se construirá una explanada de aproximadamente 1,5 hectáreas, que se protegerá por un talud de escollera para atenuar la agitación.

En esta explanada, que servirá como enlace del nuevo acceso rodado por la costa, se ubicarán los siguientes servicios: playa de mercancías y almacenes (5.600 y 1.000 metros cuadrados respectivamente), aparcamiento de visitantes, zona recreativa de ribera, varadero (4.000 metros cuadrados) y plataforma de ocio. La zona de varadero dispone de un foso «travelift» para la botadura y varada de embarcaciones.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido: La necesidad de una mejora de las comunicaciones de la isla de El Hierro con el exterior es un hecho patente, pues el puerto de La Estaca sólo permite el atraque de un buque del tipo transbordador o buque-tanque, es decir, cuando uno está atracado no puede acceder el otro a la isla. Además, en condiciones de mal tiempo no puede atracar ninguno de los dos.

Para solucionar este problema se han barajado tres posibles ubicaciones para el futuro puerto: ampliación del puerto de La Estaca, instalación de un nuevo puerto en Punta del Bajío, e instalación de un nuevo puerto en Timijiraque.

Estas tres alternativas de ubicación son viables desde el punto de vista técnico. Sin embargo, se ha elegido la ampliación del puerto de La Estaca por ser la que resulta más favorable desde el punto de vista medioambiental, ya que se trata de la modificación de una infraestructura existente.

La elección de un nuevo emplazamiento requeriría mayor volumen de materiales de construcción y supondría un nuevo efecto sobre los ecosistemas y el paisaje de un medio natural sin alterar; hay que añadir que Punta del Bajío y la bahía de Timijiraque se encuentran en el espacio natural «Paisaje Protegido de Timijiraque», en el que, aunque su ámbito es terrestre, la instalación de un puerto comercial provocaría impactos indirectos. Por último, también hay que tener en cuenta que la elección de cualquiera de los nuevos emplazamientos obligaría al acondicionamiento y mejora de los viales de acceso, de forma que permitiera el tráfico de camiones y maquinaria pesada. En el caso de la ampliación del puerto de La Estaca, también es necesario mejorar los accesos a Valverde, pero la longitud del trazado será sensiblemente menor y, consecuentemente, también será menor el impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental describe la situación preoperacional y analiza las diferentes acciones del proyecto, evaluando los previsible impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos.

La zona donde se ubican las obras previstas en proyecto se localiza en la costa nordeste de la isla de El Hierro. Con relación al tramo de costa próximo a la zona de actuación, el estudio señala la presencia de la playa del Varadero, formada por bolos y gravas de origen basáltico, a la que califica de encajada y estable. Los materiales que conforman la playa son de origen terrestre, no habiéndose detectado en la isla cantidades dignas de mención de sedimentos de procedencia marina. La evolución costera presenta una dinámica sedimentaria sumamente reducida.

La geomorfología costera comprendida entre la bahía de Timijiraque y el puerto de La Estaca se caracteriza por estar formada por acantilados altos. Al pie de una de estas laderas acantiladas se instala el puerto de La Estaca, donde la geomorfología costera ha sido modificada por el propio puerto y la carretera de acceso a él. Sin embargo, tanto la playa del Varadero como la cueva del Diablo conservan todas sus características naturales.

Sobre la calidad del agua marina, el estudio afirma que en los controles microbiológicos realizados no se ha registrado ninguna muestra que supere el «valor imperativo» ni el «valor guía» establecidos para coliformes totales, coliformes fecales y estreptococos fecales.

Con relación a la flora marina en las proximidades de la zona de actuación, el estudio afirma que el poblamiento de algas de la zona es relativamente pobre y se concreta principalmente en las rasas intermareales próximas al manto de protección del dique de abrigo. Se observa que las algas están sometidas a un fuerte estrés y que en algunas zonas, en las cercanías de las viviendas, hay gran presencia de ulváceas nitrófilas, lo cual puede ser indicativo de contaminación orgánica, quizás debida al vertido de aguas residuales. La inestabilidad del sustrato también ha impedido el desarrollo del sebadal, detectándose la presencia de éste sólo en la dársena interior del puerto de La Estaca, donde existe un sebadal de «Cymodocea nodosa» en buen estado de conservación.

Por lo que se refiere a la fauna de invertebrados, el estudio señala que no se han encontrado especies de interés sometidas a algún tipo de protección. En cuanto a los invertebrados de interés marisquero, destacan las lapas («Patella spp.») y los bugardos («Osilinus spp.»). Los pulpos («Octopus vulgaris»), chocos («Sepia officinalis»), cangrejos moros («Grapsus grapsus») y centollos («Maja squinado») están presentes, pero con una densidad muy baja. En las playas de callaos, sobre todo en la de Varadero, se encontraron varias especies de crustáceos decápodos, que son utilizados como carnada.

En cuanto a los peces, los valores que se obtuvieron de riqueza y diversidad, tanto en roca como en el sebadal, son significativos en comparación con otras zonas de Canarias mucho más degradadas, lo que denota cierta riqueza ictiológica. La mayor riqueza y abundancia de peces se encontró en las proximidades de la escollera exterior del dique y en el interior de la dársena. Es llamativa la presencia de grandes ejemplares de abades («Mycteroperca fusca») en las inmediaciones de la escollera. También se detectaron varios ejemplares de medregal («Seriola spp.»), tanto en la bocana como en el exterior del puerto. En la zona de la playa del Varadero se observaron importantes cardúmenes de chopas («Spondyliosis cantharus»), besugos («Pagellus acarne»), bogas («Boops boops»), viejas («Sparisoma cretense») y salemas («Salpa salpa»). No se ha detectado la presencia de ninguna especie endémica de Canarias ni de ninguna declarada en peligro de extinción o protegida.

Sobre los espacios naturales próximos a la zona de actuación, el estudio señala el Paisaje Protegido de Timijiraque, según Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, que, aunque cercano, es externo al ámbito de estudio. Otro espacio natural, mucho más alejado que el anterior, es el Paisaje Protegido de Ventejís.

Con relación al paisaje, el estudio considera la zona del puerto de La Estaca de baja calidad paisajística, siendo media la calidad estética de la infraestructura actual. La fragilidad paisajística sólo es significativa en el acantilado de la cueva del Diablo que, como ya se ha explicado, queda fuera del ámbito del proyecto.

Por lo que se refiere a la posible existencia de restos arqueológicos en la zona, los trabajos subacuáticos y los muestreos realizados durante el estudio pusieron de manifiesto la ausencia de indicio alguno de este tipo de restos.

La identificación y valoración de los impactos lo realiza el estudio distinguiendo la fase constructiva del proyecto de la posterior explotación de las instalaciones.

Así, respecto a la calidad del agua de mar, considera que podría verse afectada, mientras duran las obras, a causa del aumento de turbidez producido por la dispersión de los finos de los materiales de relleno; esto afectaría a los ecosistemas y a los usos pesqueros que se llevan a cabo en la zona. En la fase operativa existe la posibilidad de que la calidad del agua marina resultara afectada por algún vertido accidental de aceites o combustibles de los barcos, si bien el suministro de combustible a los buques y la retirada de residuos sólidos y de aguas residuales se realiza en los puertos de Tenerife.

Con relación a los efectos del proyecto sobre la dinámica litoral, el estudio afirma que, al no existir una dinámica sedimentaria longitudinal significativa, las obras proyectadas no alterarán este factor, si bien se producirá una estabilización de las arenas del fondo, tal como se observa en la dársena actual del puerto de La Estaca.

En cuanto al ecosistema marino, el estudio considera que se producirá la destrucción de los hábitats y elementos existentes en las zonas de emplazamiento de las nuevas instalaciones; este efecto tendrá relevancia únicamente en los organismos sésiles, ya que los vágiles (peces e invertebrados con capacidad natatoria) no tendrán problema en desplazarse a sectores próximos.

La creación de nuevas zonas de aguas abrigadas producirá un aumento del sebadal de «Cymodocea nodosa» sobre los fondos arenosos del puerto y de las diferentes comunidades existentes en los bolos y gravas de la playa del Varadero. La pérdida de la escollera del actual dique, con el consiguiente efecto sobre las comunidades que la pueblan, se compensará con la instalación de nueva escollera en la prolongación de dicho dique.

Sobre la repercusión del proyecto en el medio socioeconómico, el estudio señala que el nuevo complejo portuario generará un incremento de la población activa local, al diversificarse el mercado laboral, con el consiguiente aumento de la economía local, tanto en la fase de construcción como en la operativa.

El estudio afirma que la realización de las obras no supondrá la interrupción del uso del puerto de La Estaca para el tráfico comercial; sin embargo, mientras se lleva a cabo la ampliación de la explanada terrestre, se irá ocupando la superficie de agua abrigada que actualmente se destina al fondeo de embarcaciones pesqueras y deportivas. La playa del Varadero no verá interrumpido su uso recreativo.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Durante el período de información pública no se presentaron alegaciones.

Los organismos e instituciones a los que la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitió el proyecto y el estudio de impacto ambiental formularon las observaciones que se resumen a continuación:

La Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente considera que debe verificarse la inocuidad de los materiales dragados y reducir al mínimo la suspensión de contaminantes y finos durante estas operaciones. Señala que se deben definir los detalles relativos a la construcción y transporte de los cajones del dique y analizar las repercusiones sobre el tráfico del transporte de materiales de construcción. Recomienda la utilización de canteras en funcionamiento y el aprovechamiento para rellenos de materiales procedentes de la propia obra o de otras próximas a ella. Asimismo, indica la necesidad de definir, tanto las zonas de acopio y la ubicación de los parques de maquinaria y plantas de machaqueo, como los vertederos medios de gestión de residuos que se precisen.

El Cabildo Insular de El Hierro se muestra favorable a la realización del proyecto y manifiesta su conformidad con el contenido del estudio de impacto ambiental, señalando que el éxito de la obra, desde el punto de vista ambiental, estriba en el cumplimiento del programa previsto.

El Ayuntamiento de Valverde menciona una serie de aspectos urbanísticos que se concretan en la ausencia del Plan de Utilización de Espacios Portuarios sobre el que emitir informe de su relación con el proyecto. Por lo que se refiere al impacto ambiental de las obras, dice que las medidas correctoras propuestas son adecuadas para el ámbito terrestre, desconociéndose su trascendencia en lo correspondiente al ámbito marino.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

15547 *CORRECCIÓN de errores y erratas de la Resolución de 21 de junio de 2000, de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, de delegación de competencias a favor del Subsecretario de Economía, Secretarios generales y Directores generales dependientes de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo.*

Advertidos errores en la Resolución de 21 de junio de 2000, por la que se delegan competencias en diversos órganos dependientes de la Secretaría de Estado, a continuación se transcriben las oportunas rectificaciones:

En la página 22509, columna de la derecha, «Boletín Oficial del Estado» de 24 de junio de 2000, primer párrafo, donde dice: «... operaciones de crédito y de capital...», debe decir: «... operaciones corrientes y de capital...».

En el párrafo quinto, donde dice: «... límite cuantitativo de ciento cincuenta millones de pesetas...», debe decir: «... límite cuantitativo de cien millones de pesetas».

En el párrafo séptimo, línea cuarta, donde dice: «... operaciones de crédito y de capital...», debe decir: «... operaciones corrientes y de capital...».

Y en la misma línea, continuando en la siguiente, donde dice: «... límite de ciento cincuenta millones...», debe decir: «... límite de cien millones de pesetas...».