

Debe descartarse la mitad sur de la provincia de Castellón, por la superposición de ámbitos de influencia que ello implicaría con el aeropuerto de Valencia-Manises, lo cual, indudablemente, iría en detrimento de las condiciones de explotación del nuevo aeropuerto de Castellón.

Por su abrupta orografía, sus deficientes comunicaciones y su alejamiento a los centros generadores de actividad turística y socioeconómica en general, debe quedar igualmente descartada la mitad occidental (inferior) de la provincia de Castellón.

Por consideraciones de tipo urbanístico, expropiatorio, territorial y medioambiental, debe descartarse por completo la franja litoral de la provincia: es notoria la saturación urbanística —especialmente en el entorno del área urbana de Castellón—, alberga los terrenos de mayor capacidad agronómica, dedicados de manera intensiva al cultivo de cítricos, y sobre ella se encuentran los espacios naturales de mayor valor ambiental y ecológico de la provincia —algunos de ellos declarados por la Generalitat Valenciana como Parque Natural—, tales como el Desert de Les Palmes, Prat de Cabanes, Serra d'Irta, Marjal d'Almenara, etc.

En consecuencia, por eliminación, queda el sector interior norte-centro de la provincia. Dentro de este ámbito se ha seleccionado definitivamente la ubicación de Benlloch-Villanueva de Alcolea por reunir las siguientes condiciones:

Cumplimiento de los requisitos técnicos y geométricos necesarios para la ubicación de una instalación aeroportuaria.

Situación junto al eje de la carretera C-238, Castellón-San Mateo, lo cual le dota de óptimas comunicaciones con el área urbana de Castellón, con el conjunto de la comarca de La Plana, y con el Corredor Mediterráneo, constituido por la autopista A-7 y la carretera N-340.

Relación óptima de distancias a la aglomeración urbana del área de Castellón —de acuerdo con las demandas de suelo que actualmente ésta plantea para su actual desarrollo— a los núcleos turísticos del norte y a los centros del negocio cerámico y la actividad industrial.

Ubicación en una comarca interior, de inferior desarrollo al de las áreas costeras, que de esta manera podrá aprovechar las importantes economías de escala derivadas del emplazamiento del aeropuerto para compensar sus déficits socioeconómicos y aproximarse a una situación de equilibrio con los ámbitos territoriales más desarrollados de la provincia.

Según la identificación y valoración de impactos realizada, los efectos negativos de mayor importancia son los siguientes:

Riesgo de contaminación del acuífero.

Incremento de los niveles de ruido durante la explotación del aeropuerto.

Pérdida directa de enclaves de garriga con encina.

Eliminación de biotopos en la fase de construcción y alteraciones en la fase de funcionamiento del aeropuerto que puedan afectar a la nidificación del aguilucho cenizo en el entorno de la zona. La experiencia en el aeropuerto de Barajas es clara en este aspecto, ya que el aguilucho cenizo viene anidando en sus proximidades.

Gran incidencia visual por el establecimiento de las instalaciones aeroportuarias y las obras de infraestructuras anejas en un paisaje típicamente rural.

El Estudio incluye un Plan de Medidas Protectoras y Correctoras que se resume en:

Integración ecológica y paisajística del aeropuerto en su entorno, mediante la creación de cubiertas vegetales herbáceas, arbustivas y arbóreas en aquellas zonas susceptibles de poder hacerse, diferenciándose el tipo de restauración vegetal según la zona del aeropuerto a tratar.

Retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal para la posterior revegetación.

Se recomienda el drenaje de la totalidad de las pistas del campo de vuelo, calles o cualquier otra zona pavimentada, así como la canalización del agua recogida hasta la estación depuradora.

Reposición de las servidumbres establecidas antes de la construcción del aeropuerto para garantizar el acceso a los terrenos por parte de sus propietarios.

Para minimizar los daños por impacto y electrocución de aves en el trazado de la nueva línea eléctrica de media tensión se propone su construcción con apoyos de tipo bóveda con cable suspendido, aislado 0,50 m a cada lado del apoyo, y dotados de marcas salvapájaros en el tendido.

Establecer un conjunto de actuaciones en el recinto aeroportuario y sobre las zonas externas que tengan la finalidad de evitar la atracción de las aves hacia el aeropuerto o que lo sobrevuelen.

El Estudio aporta los Anteproyectos de las medidas correctoras, así como cartografía temática referente a las variables del medio físico y a los planeamientos urbanísticos municipales. Incluye un reportaje fotográfico y un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Durante el trámite de Información Pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

Ayuntamiento de Vall d'Alba.

Ayuntamiento de Vilanova de Alcolea.

Ayuntamiento de Benlloch.

Ayuntamiento de Les Coves de Vinromá.

Confederación de Empresarios de Castellón.

Patronato Provincial de Turismo de Castellón.

Turcastellón.

Fundación Universidad Empresa.

Asociación Provincial de empresarios de Hostelería y Turismo.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón.

Asociación Española de Fabricantes de azulejos, pavimentos y baldosas cerámicos.

Julián Lozano Nomdedeu en nombre propio y representación de la Coordinadora dels Pobles y la Plataforma de oposición al proyecto del aeropuerto de Bell-lloc-Vilanova d'Alcolea.

Enrique Luque López en nombre propio y representación de Ecologistas en acción.

Víctor J. Hernández Navarro, en nombre propio y representación de GECEN.

Francisco González Babiloni, en nombre propio y representación de GECEN.

Alegaciones de particulares:

Carles Mulet i García.

Los Ayuntamientos citados, al igual que la Confederación de Empresarios de Castellón (CEC), respaldan plenamente y en todos sus términos el Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental de las instalaciones aeroportuarias de Castellón.

El Patronato Provincial de Turismo de Castellón presenta un escrito en términos similares.

Turcastellón remite un escrito similar a los anteriores.

La Fundación Universidad Empresa se expresa en términos parecidos, respaldando plenamente las instalaciones aeroportuarias.

La Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería y Turismo, así como la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Castellón presentan el mismo escrito de respaldo.

Las alegaciones de particulares son muy parecidas entre sí y resumen sus alegaciones en los siguientes apartados:

En el Estudio de alternativas no se hace mención a la posibilidad de utilizar los terrenos de un aeródromo particular situado en la zona Baix Maestrat, cercana a Vinaroz.

En el Estudio de Impacto Ambiental no se describen los materiales a utilizar, el movimiento de tierras a realizar, la superficie de suelo a ocupar y otros recursos naturales cuya eliminación o afectación se considera necesaria para la ejecución de la actuación. No se describen los tipos, cantidades y composición de los residuos. No están descritas las instalaciones y actuaciones complementarias, como el desvío del tendido de alta tensión, la red de abastecimiento de agua o la red de carreteras para acceder a la instalación.

Las instalaciones aeroportuarias afectarán a la única colonia europea de «Circus Pygargus» (Aguilucho cenizo), sobre formaciones de matorral mediterráneo y una de las pocas que sobre vegetación natural existen.

Son muy abundantes, las aves en paso y en hibernada que podrían poner en peligro la circulación aérea.

Se hace referencia en los escritos de alegaciones a las condiciones climáticas, poco favorables para la situación de un aeropuerto, y a los ruidos generados por las instalaciones.

5048

RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira», de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6

de octubre, 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 el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, 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 A Coruña, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió con fecha 11 de enero de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen titulada Nuevas instalaciones del Puerto de A Coruña.

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 27 de abril de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de A Coruña 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 A Coruña el proyecto básico y el Estudio de Impacto Ambiental titulados Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, correspondientes ambos a la Memoria-resumen antes citada, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 12 de febrero de 2000, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Asimismo, la información pública se completó mediante sendos edictos expuestos en los correspondientes tablones de los ayuntamientos de A Coruña y Arteixo, y mediante la inserción de un anuncio en el diario «La Voz de Galicia» el día 11 del citado mes de febrero.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de abril de 2000, la Autoridad Portuaria de A Coruña 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 Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, se resumen 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 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, modificado por el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Playas próximas a la zona del proyecto.

El Estudio de Impacto Ambiental afirma que la playa de Alba es la única que, debido a las obras proyectadas, sufrirá un leve basculamiento en su configuración en planta. Con el fin de verificar esta hipótesis y garantizar la estabilidad de las playas próximas a la zona de actuación, se llevará a cabo un seguimiento batimétrico de las playas de Alba, Vaca, Hucha y Barrañán.

Este seguimiento se realizará según se indica en la Condición 7, tomándose como referencia la batimetría de cada una de las citadas playas antes del comienzo de las obras (batimetría inicial).

La Autoridad Portuaria de A Coruña llevará a cabo las actuaciones necesarias para, en su caso y cuando ello sea debido a las obras de las nuevas instalaciones, corregir los efectos que se produzcan.

2. Operaciones de dragado.

El resultado de la caracterización de los materiales a dragar, efectuado de acuerdo con las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, elaboradas por el CEDEX y adoptadas por el ente público Puertos del Estado, ha puesto de manifiesto la ausencia total de fracción fina en los sedimentos a dragar, por lo que, de acuerdo con las citadas recomendaciones, todo el material estaría exento de caracterización, pese a lo cual ésta se ha llevado a cabo.

El proyecto no prevé el vertido al mar de los sedimentos dragados, destinándose todo ese material a usos productivos. En este sentido, el material dragado se pondrá a disposición de la Dirección General de Costas para que, si lo estima conveniente, lo utilice en la regeneración de playas de la zona. El material sobrante, si lo hubiera, se utilizará como relleno de las nuevas explanadas portuarias.

3. Relleno de explanadas. Materiales de préstamo.

Las operaciones de relleno, necesarias para conformar las nuevas explanadas portuarias, se realizarán una vez que se haya completado el cierre perimetral de cada una de las explanadas proyectadas.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de explanadas (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado) se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizadas.

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 determinados por los órganos de la Xunta de Galicia competentes en la materia.

4. Toma de agua de la central térmica de Sabón.

La Autoridad Portuaria de A Coruña deberá velar para que la ejecución de las obras previstas no impida el correcto funcionamiento de la toma de agua de refrigeración de la central. Es decir, debe garantizarse que se mantienen las actuales condiciones de captación de agua: caudal de, al menos, 20 metros cúbicos por segundo; similar temperatura del agua que en mar abierto y ausencia apreciable de sólidos en suspensión. En este sentido, el programa de vigilancia ambiental descrito en la Condición 7 incluirá la realización de medidas periódicas de temperatura y sólidos en suspensión en las proximidades de la toma de agua.

Igualmente, el seguimiento batimétrico de la playa de Alba, mencionado en la Condición 1, comprobará que el posible basculamiento de dicha playa no obstaculice la toma de agua. Si se llegara a producir un basculamiento mayor que el previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, de tal forma que la toma de agua no se pudiera llevar a cabo de forma correcta, la Autoridad Portuaria de A Coruña redactaría un proyecto para la construcción de un espigón, o cualquier otra estructura, que impidiera el paso de la arena hacia la toma de agua. Este proyecto, en caso de ser necesario, deberá contar con la aprobación de la Dirección General de Costas.

5. Calidad del agua.

Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de medida de los parámetros utilizados para determinar la calidad del agua (apartado de caracterización hidrológica del Estudio de Impacto Ambiental). Los valores obtenidos se tomarán como referencia para los sucesivos controles.

Durante la fase de construcción, y a la terminación de ésta, se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental (Condición 7). Cuando estas medidas se desvíen más de un 15 por ciento de los valores establecidos como referencia, y ello sea achacable a las obras del puerto, la Autoridad Portuaria de A Coruña adoptará las medidas precisas para corregir la situación dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes.

La forma en que se realizarán estas medidas, y los puntos en los que se llevarán a cabo, se detallan en la Condición 7.

En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, 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 y París, Londres y Marpol).

6. Protección del patrimonio arqueológico.

Antes del comienzo de las obras se redactará un proyecto de actuación arqueológica en el que se incluirá un inventario de los yacimientos arqueológicos existentes en la zona y se detallarán los trabajos de campo a realizar. Este proyecto deberá contar con la conformidad de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia.

7. Programa de vigilancia ambiental.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, acreditando la Autoridad Portuaria de A Coruña su contenido y conclusiones. Este programa de vigilancia ambiental integrará el correspondiente programa que figura en el punto 10 del Estudio de Impacto Ambiental, y verificará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en el punto 9 del mismo.

Estabilidad de las playas:

Antes del comienzo de las obras se realizará una campaña batimétrica, al objeto de obtener la batimetría inicial de las playas de Alba, Vaca, Hucha y Barrañán, tal como se especifica en la Condición 1, que será tomada como situación de referencia.

Antes de transcurrido un año de la construcción de la primera de las obras de abrigo, dique o contradique, se llevará a cabo un seguimiento batimétrico de las citadas playas para compararlo con la batimetría correspondiente a la situación inicial. Este seguimiento se continuará realizando, con carácter anual, hasta transcurridos tres años desde la finalización de las obras.

Calidad del agua:

Durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros citados en las condiciones 4 y 5. Los puntos donde se efectuarán estos muestreos, que serán los mismos que los de la campaña señalada en la condición 5 para determinar los valores de referencia, son los siguientes: un punto en las proximidades de la toma de agua de la central térmica de Sabón; un punto en el caladero Mar do Monte; un punto en el caladero Mar do Faro; un último punto en las proximidades de la playa de Barrañán.

Se realizarán tres medidas en cada uno de los puntos de muestreo: superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán semanalmente mientras duren las obras, y mensualmente durante los dos años siguientes a la finalización de las obras del proyecto. Los informes serán mensuales, y se emitirán cada mes durante la fase de operaciones y trimestralmente a partir de su finalización.

Desde los dos años siguientes a la finalización de las obras, y sin obligación de remitir informes a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recomienda que la Autoridad Portuaria de A Coruña diseñe un programa de vigilancia que, además de las medidas que estime necesarias para el correcto desarrollo de las actividades portuarias y la seguridad en el tráfico marítimo, incluya la realización de campañas semestrales de medida de estos parámetros.

8. Documentación adicional.

La Autoridad Portuaria de A Coruña 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 los documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Los documentos referidos son los siguientes:

Batimetría inicial de las playas señaladas en la condición 1.

Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua, reseñada en la condición 5.

Proyecto de actuación arqueológica, citado en la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la condición 7.

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, modificado por el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 23 de febrero de 2001.—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 (MIMAM)	—
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante (M. Fomento)	—
Consejería de Medio Ambiente (Xunta de Galicia)	X
Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura (Xunta de Galicia)	X
Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo (Xunta de Galicia)	X
Consejería de Industria y Comercio (Xunta de Galicia)	—
Puertos de Galicia	—
Comisión Galega do Medio Ambiente	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Instituto Español de Oceanografía	X
Departamento de Biología Vegetal; Facultad de Farmacia (U. de Santiago)	—
Departamento de Ecología; Facultad de Biología (U. de Santiago)	—
Ayuntamiento de A Coruña	—
Ayuntamiento de Arteixo	X
Cofradía de Pescadores de A Coruña	X
Cofradía de Pescadores de Mera Oleiros	X
Cofradía de Pescadores de Lorbé	—
Cofradía de Pescadores de Caión	X
Asociación de Vecinos Ocampo, Nostión (A Coruña)	X
Sociedade Galega de Historia Natural	—
Ecologistas en Acción	—
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza (ADEGA)	—
GEMA	—
Federación Ecoloxista Galega (FEG)	—
Grupo Naturalista Hábitat	X
Colectivo Ecoloxista y Naturalista Biotopo	—
Sociedad Española de Ornitoloxía (SEO)	X
Greenpeace	—

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

La Dirección General de Costas indica que es preciso contemplar otras alternativas, en concreto la ensenada de Bens, y justificar la propuesta. Se muestra contraria al proyecto, por suponer la destrucción total de uno de los pocos parajes vírgenes de A Coruña.

La Dirección General de Recursos Pesqueros, Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) considera que es necesario realizar un estudio detallado del régimen de vientos, de corrientes y de oleaje, en las diferentes estaciones del año, así como de los fondos marinos y de las comunidades biológicas, en especial las de interés comercial.

La Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia señala que se debe realizar un análisis de la incidencia de la obra en la dinámica marina, especialmente en lo relativo al transporte sólido y a las posibles modificaciones en planta del litoral afectado. Solicita que se estudien las repercusiones de las instalaciones y servicios previstos sobre la población, en concreto sobre las economías ligadas a la explotación directa de recursos marinos, actividades recreativas y calidad paisajística. Informa de que la zona de Punta Langosteira no está incluida en la propuesta de Red Natura 2000.

La Consejería de Pesca Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia manifiesta la necesidad de llevar a cabo un estudio de dinámica litoral que analice los efectos de las obras sobre las playas de la zona, en especial la playa de Alba. Sugiere que se estudie la posibilidad de aprovechar los materiales procedentes del dragado para usos productivos o regeneración de playas. Indica que debe estudiarse el efecto de las nuevas infraestructuras sobre la dispersión de los vertidos existentes en la zona. Propone que se establezcan medidas para minimizar el aumento de contaminación que supone la construcción de un nuevo puerto. Señala la necesidad de evaluar el impacto sobre los recursos pesqueros y marisqueros; menciona la existencia de dos caladeros, Mar do Monte y Mar do Faro próximos a la zona de actuación.

La Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia afirma que en la zona de actuación se localizan elementos del

Patrimonio Construido, entre ellos varios yacimientos arqueológicos, pertenecientes a los ayuntamientos de Arteixo y A Coruña, por lo que se hace necesaria la realización de una prospección arqueológica intensiva, incorporando el proyecto un programa de medidas correctoras para la protección y conservación de los elementos del Patrimonio Cultural.

El Instituto Español de Oceanografía sugiere que se realice un estudio detallado del régimen de vientos, corrientes y oleaje, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el transporte litoral y sobre la dispersión de materia en suspensión, y considerando posibles vertidos accidentales. Deberán estudiarse las comunidades biológicas, así como los fondos marinos afectados (composición y granulometría de los sedimentos).

El Ayuntamiento de Arteixo realiza un exhaustivo repaso de los principales elementos del medio que se verán afectados por el proyecto, y manifiesta su interés en que el Estudio de Impacto Ambiental establezca las medidas necesarias para salvaguardar los principales ecosistemas presentes. Señala también la importancia de valorar las repercusiones socioeconómicas del proyecto.

Las Cofradías de Pescadores de A Coruña, Mera y Caión consideran necesario extender el área de estudio a todos los caladeros que pudieran verse afectados por el proyecto, en concreto a los comprendidos entre Punta San Pedro y la península de Caión; así mismo, señalan la conveniencia de determinar la configuración del canal de entrada al puerto para valorar la posible incidencia de las maniobras de los buques sobre los caladeros. Sugieren que se defina el volumen y naturaleza de los materiales a dragar, y que se realicen ensayos de dispersión de materiales en suspensión. Proponen que el estudio de dinámica litoral no se limite a la playa de Alba, sino que se considere también el tramo de costa comprendido entre Punta San Pedro y Malpica. Piden que se realice un estudio biónómico que contemple la totalidad de los recursos biológicos. Solicitan que el análisis socioeconómico abarque a todos los municipios cuya flota faena en el área afectada.

La Asociación de Vecinos O'Campo, de Nostián solicita un trazado alternativo para las tuberías de crudo, ya que el trazado previsto afecta negativamente a la calidad de vida de los vecinos de Nostián.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) sostiene que no debe destruirse el cinturón de vegetación acuática que separa el embalse de Sabón del polígono industrial para el que fue construido; esta afección podría ocurrir si se construye la carretera de acceso proyectada sobre la margen izquierda del embalse. Indica que debe estudiarse el efecto del dique sobre los sistemas costeros, en especial sobre la zona de Baldaio. Propone que se desplacen el dique y el relleno unos 200 metros hacia el oeste, para evitar la destrucción de la colonia de cormorán moñudo.

El Grupo Naturalista Hábitat realiza similares consideraciones que la SEO.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El puerto de A Coruña presenta una importante carencia de espacio portuario debido al crecimiento de su actividad que, unido a las características de peligrosidad e incidencia ambiental de sus principales tráficos, ha llevado a la necesidad de ampliar sus instalaciones en el exterior de la ciudad. Así pues, la construcción de nuevas instalaciones portuarias alejadas de la ciudad de A Coruña tiene por objeto resolver la siguiente problemática:

Aumentar el actual espacio portuario, claramente insuficiente.

Alejar de la ciudad los tráficos portuarios de mayor incidencia ambiental.

Eliminar el actual poliducto que recorre parte de la ciudad de A Coruña.

Tras un análisis de alternativas (que se resume en el Anexo III), tanto de ubicación del puerto como de diferentes configuraciones en planta, se ha elegido la que sitúa las nuevas instalaciones en la zona de Punta Langosteira.

Desde que el proyecto se sometió a información pública se han realizado, y continúan realizándose, ensayos en modelo físico encaminados a optimizar el diseño de las nuevas infraestructuras. Como consecuencia de estos ensayos, las dimensiones de los diques han sufrido algunas modificaciones con respecto a las que figuraban en el proyecto básico. Desde el punto de vista ambiental estas modificaciones carecen de relevancia; en esencia se trata de rellenar menos superficie, ya que el arranque del dique se desplaza más hacia el suroeste, permaneciendo el morro en la misma posición.

El proyecto constructivo consiste, básicamente, en las siguientes actuaciones:

Dique de abrigo

El dique de abrigo, formado por tres alineaciones, tiene su arranque en el extremo oriental de punta Langosteira.

La primera alineación tiene una longitud de 1487 metros, siendo su orientación sensiblemente este-oeste. Se resuelve con secciones tipo A y B, que se describen a continuación, la sección A se utiliza en los primeros 657 metros desde el arranque.

La segunda alineación forma un ángulo de 28,41° con la anterior, girando hacia tierra en sentido suroeste, y tiene una longitud de 785,74 metros. Se resuelve con secciones tipo B y C.

La última alineación tiene una orientación aproximada nordeste – suroeste, girando 15,64° con respecto a la anterior, siendo su longitud hasta el centro del morro de 1.081,7 metros. Se resuelve con secciones tipo C y la sección del morro.

Todo el dique se plantea con sección de dique en talud con piezas cúbicas de diferente tamaño, prefabricadas de hormigón en masa para la construcción del manto principal; dichas piezas se apoyan en filtros construidos con escolleras o piezas del segundo manto. Las piezas y tamaño de escollera, según el tipo de sección, en las diferentes capas son:

Sección A: La sección tipo está compuesta por un núcleo de todo uno, capa de filtro de 500 kilogramos y dos mantos de protección en el lado mar: un manto principal compuesto por bloques cúbicos de hormigón de 70 toneladas y un manto secundario de escollera de 5 toneladas que sirve de apoyo a aquél. El talud interior tiene un manto de protección de 5 toneladas. La coronación del manto principal se mantiene a la cota +13,25 y la del manto de protección interior a la +6,50 metros.

La sección transversal del espaldón queda definida por un muro rectangular de 10,00 metros de base, situada a la cota +4,00 y 15,50 metros de altura, quedando pues coronado a la cota +19,50. A la base del espaldón se adosa un camino de acceso constituido por una losa de hormigón de sección rectangular de 10,00 metros de ancho y 3,00 metros de espesor. La cota superior de la losa quedará a la cota +7,00. Existe una transición entre secciones tipo A y B, en una longitud de 200 metros, en la que se combinan ambas secciones tipo.

Sección B: El manto principal se resuelve con bloques cúbicos de hormigón de 150 toneladas, que apoyan sobre un manto secundario de bloques cúbicos de 15 toneladas. La capa de filtro en el lado mar es de una tonelada. Los bloques coronan a la cota +25,00. Por el lado del puerto se mantiene el manto de protección de 5 toneladas, coronado a la +12,75, y apoyado sobre escollera de 500 kilogramos.

La sección transversal del espaldón se modifica progresivamente hasta quedar definida por un rectángulo de 10,00 metros de base por 15,00 metros de altura. En esta nueva sección, que conforma ya el dique exento, se dispone, adosado al espaldón, un camino de acceso en hormigón de 12,00 metros de ancho y 3,00 metros de espesor, coronado a la cota +13,00.

Sección C: Modifica ligeramente la sección tipo B, ya que corresponde al tramo de dique que no tiene explanada adosada, incorporando a la sección transversal del dique, por el lado del puerto, un manto de bloques prefabricados de hormigón de 15 toneladas colocados en el tramo superior del talud interior, entre las cotas +10,00 y -8,00 metros. El resto del manto, hasta el pie del talud, se mantiene con escollera de 5 toneladas. La capa filtro se dispone con escollera de 500 kilogramos.

Sección del morro: Se resuelve por el lado mar con igual definición que en las secciones B y C. Dicha sección se va modificando progresivamente, aumentando el espesor de la losa que constituía el camino de acceso, hasta alcanzar la cota +25,00 en la sección principal por el morro, donde enrasa con el muro vertical del espaldón. En esta sección, dicho espaldón queda pues configurado como un único bloque rectangular de 22 metros de anchura por 15 metros de altura. Por el lado del puerto la sección principal por el morro del dique es simétrica respecto a la del lado mar.

Contradique:

El contradique arranca en el extremo este de la playa de Alba y está formado por dos alineaciones. La primera alineación tiene una longitud de 962,22 metros, siendo su dirección sensiblemente ESE-ONO; se resuelve con las secciones tipo denominadas A1, B1 y C1, que serán descritas seguidamente.

La segunda alineación forma un ángulo de 145,72° con la anterior, girando hacia el norte, tiene una longitud de 352,48 metros y se resuelve con la sección tipo D1 y la sección especial por el morro, que se describen a continuación:

Sección tipo A1: Corresponde al arranque del contradique, en un tramo de 65,10 metros, esta sección tipo está compuesta por un núcleo de todo uno, capa de filtro de 100 kilogramos y dos mantos de protección en el lado mar: un manto principal compuesto por escollera de 10 toneladas y un manto secundario de escollera de una tonelada que sirve de apoyo a aquél. Por el lado del puerto la sección está constituida por escollera de 100 kilogramos. Entre los perfiles citados, la coronación del manto

principal se mantiene a la cota +10,20 y la del talud interior (lado del puerto) a la +6,00.

El espaldón, en el inicio del contradique, se construye a base de hormigón en masa y está formado por una base rectangular de 10,00 metros de ancho por 2,50 metros de espesor, y un muro de 3,00 metros de anchura que corona a la cota +12,50, con un escalón intermedio de 2,00 metros de anchura a la cota +11,00.

Sección tipo B1: El manto principal, por el lado exterior lo conforman bloques cúbicos de hormigón de 25 toneladas, que llegan hasta pie de talud y se prolongan en una berma de 7,30 metros de anchura y espesor variable con un mínimo de 2,50 metros; estos bloques apoyan sobre un manto secundario de escollera de 2,5 toneladas. La capa filtro está formada por escollera de 200 kilogramos en toda la sección. Por el lado del puerto se protege el talud con escollera de 1,5 a 2 toneladas hasta la cota -5,00 metros, a partir de la cual se continúa hasta el pie de talud con escollera de 200 kilogramos. La coronación del manto principal se sitúa a la cota +12,40. Por el lado del puerto, el manto de protección corona a la cota +6,95.

La sección transversal del espaldón mantiene la definición geométrica de su base, pero modifica la sección del muro que pasa a tener dos escalones de un metro de anchura a las cotas +11,00 y +13,00, coronando a la cota +14,00.

Sección tipo C1: Es igual a la sección B1 pero, debido al aumento de la profundidad, cambia la berma del pie de talud para apoyo de los bloques del manto principal, estando formada por escollera de 10 toneladas, con anchura en coronación de 6,30 metros y espesor de 4,70 metros.

Sección tipo D1: Esta sección tipo estará formada por bloques de 40 toneladas en el manto principal, apoyando sobre un manto secundario de escollera de 4 toneladas y capa filtro de 200 kilogramos. Este manto corona a la +13,50 metros y apoya sobre una berma igual a la definida para la sección B1. La coronación de esta berma se mantendrá a la cota -10,00 metros, por lo que, a medida que aumenta la profundidad, se dispone una segunda berma, para apoyo de la anterior, formada por escollera de 4 toneladas. Por el lado del puerto el talud interior se protege con escollera de 6 toneladas y capa filtro de 400 kilogramos, que corona a la cota +7,30 y se prolonga hasta la cota -5,00 metros, a partir de la cual se continúa con la propia escollera de 400 kilogramos hasta el pie de talud. En la sección transversal del espaldón únicamente se modifica la cota de coronación, que pasa a estar a la +16,00, con un escalón a la +13,00 y otro a la +15,00 metros.

Sección del morro: Por el lado del mar se resuelve con igual definición que en la sección C1. Por el lado del puerto la sección es simétrica respecto a la del lado mar.

Atraques para petroleros

Adosados al talud interior del dique de abrigo se disponen cuatro frentes de atraque con capacidad para recibir buques tanques de entre 10.000 y 300.000 TPM. La solución de diseño para estos frentes consiste en la formación de una estructura con tipología de pantalán, a base de cajones de hormigón armado que apoyan sobre una banqueta de escollera adosada al talud interior del dique de abrigo. Cada frente de atraque se compone de una plataforma de carga/descarga apoyada sobre dos cajones adyacentes, situados paralelamente a la alineación del dique de abrigo, y dos duques de alba de atraque situados simétricamente a cada lado de la plataforma, respecto al eje transversal de la misma.

Muelle transversal:

El muelle transversal se dispone paralelo a la alineación de arranque del contradique, a una distancia del mismo de 1.485 metros. La longitud total del muelle es de 1.558,10 metros. De ellos, 576,00 metros tienen un calado de 22,00 metros, 230,40 metros dispondrán de 18,00 m de calado y el calado de los 748,70 metros restantes será de 16,00 metros; el resto del muelle forma el encuentro con el dique de abrigo.

El recinto formado por la primera alineación del dique de abrigo, los mil primeros metros de la segunda alineación del dique, el muelle que se acaba de describir y la costa, se rellenará y adecuará, formándose la nueva explanada portuaria.

El muelle se resuelve con cajones de hormigón armado aligerados con celdas rectangulares que se rellenarán de material granular. Sobre los cajones se construirá la viga cantil y la viga trasera para apoyo de grúa en hormigón armado. Entre ambas superestructuras de hormigón se colocará un relleno seleccionado terminado con un pavimento de hormigón. La cota del cantil será la +6,50 metros.

Muelle de ribera y explanada sur:

Se adecua una segunda zona para explanada, utilizando la zona de cantera prevista en Punta Langosteira. Esta explanada se cierra con una mota de material de cantera sin clasificar, dicha mota se protege con escollera de 800 kilogramos y sobre ésta, en las zonas expuestas, se dispone

un manto principal de escollera de 8 toneladas hasta la cota -5,00 metros. Por el lado de tierra el manto principal llegará hasta la cota -3,00 m. La mota de cierre tendrá una longitud total de 1.507,15 metros, siendo su alineación sensiblemente paralela a la costa, perpendicular al inicio del contradique.

Para la ejecución de las actuaciones descritas será preciso realizar los dragados cuyos volúmenes se indican a continuación:

Dragado de arenas, 135.000 metros cúbicos.

Dragado en roca, 113.000 metros cúbicos.

Dragado en roca para cimentación de diques, 56.000 metros cúbicos.

Otras actuaciones, necesarias para la operatividad de las nuevas instalaciones, como son los viales de acceso, el ferrocarril y el poliducto, serán objeto de sus correspondientes proyectos. Con respecto al poliducto, que ha sido objeto de alegaciones durante la participación pública, es preciso señalar que la Autoridad Portuaria de A Coruña sólo contempla para su ejecución trazados subterráneos.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido:

A la hora de ubicar las nuevas instalaciones portuarias hay que tener en cuenta una serie de factores que determinarán la viabilidad del proyecto. Estos factores, fundamentalmente, son:

Distancia a la refinería Repsol Petróleo, situada en Bens.

Longitud de la línea de costa para dar cabida a las instalaciones portuarias.

Batimetría de la zona elegida.

Impactos ambientales derivados de la actuación: Ocupación de terrenos, cambios de usos del suelo, tráfico, proximidad a espacios naturales, distancia a núcleos urbanos, etc.

Se han analizado tres alternativas de ubicación para las nuevas instalaciones portuarias:

1. La primera sitúa las nuevas instalaciones en la cala de Bens, entre Punta Langosteira (Arteixo) y el Monte de San Pedro (A Coruña). En esencia consistiría en un dique paralelo a la costa, con origen en Punta Langosteira y una longitud aproximada de 2.800 metros, y un contradique perpendicular a la costa, con origen en Punta Penaboa y una longitud aproximada de 2.000 metros.

2. La segunda, situada sobre los bajos denominados Las Yacentes, consiste en la construcción de dos grandes puentes entre Punta Herminia y Punta de Seixo Branco, en la bahía de A Coruña, junto a la realización de una isla artificial en el centro de la entrada a dicha bahía donde se construirían las nuevas instalaciones portuarias.

3. La tercera ubicación corresponde a la zona comprendida entre Punta Langosteira y Punta do Pelón, compuesto por un dique de abrigo, con origen en Punta Langosteira y una longitud aproximada de 3.700 metros, y un contradique con origen en Punta do Pelón y una longitud aproximada de 1.250 metros.

De las tres posibilidades barajadas, se ha propuesto la zona comprendida entre Punta Langosteira y Punta do Pelón como más ventajosa para la ubicación de las nuevas instalaciones portuarias. En el Estudio de Impacto Ambiental se describen detalladamente las alternativas citadas y se exponen las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas.

Una vez decidida la zona de ubicación, se han evaluado diferentes configuraciones en planta, así como algunas variantes para la alternativa seleccionada, en función de la posición del dique de abrigo y contradique, resultando como óptima la descrita en el anexo II.

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

El Estudio analiza la situación acústica del medio antes de la actuación mediante una serie de medidas del nivel de presión acústica equivalente, en doce puntos del área del proyecto, tanto en horario nocturno como diurno, obteniéndose valores que oscilan entre los 76,6 dB(A) y los 31,4 dB(A) en horario diurno, y 64,4 dB(A) y 42,5 dB(A) en horario nocturno. Para estimar la situación durante la fase de construcción se realizaron simulaciones numéricas obteniéndose valores de 66,5 dB(A) en las zonas previsiblemente más afectadas.

La red hidrográfica de la comarca está formada por ríos y arroyos de pequeño recorrido que desaguan rápidamente al mar. En la zona de estudio destacan el río Arteixo y el río Seixedo, este último se remansa formando el embalse de Rosadoiro.

Con relación a la calidad de las aguas, se analizaron todos los parámetros incluidos en la tabla 3 del Real Decreto 849/1986, para parámetros

característicos máximos de las aguas de vertido, y en el Real Decreto 927/1988, sobre calidad de las aguas, obteniéndose distintos parámetros (pH, sólidos en suspensión, DQO, DBO, arsénico, mercurio, coliformes totales y fecales, estreptococos fecales) que no cumplen la normativa, probablemente debido a la descarga de vertidos que efectúan las empresas ubicadas en el Polígono Industrial de Sabón.

En cuanto a flora terrestre, el Estudio analiza la vegetación potencial y real. La vegetación potencial corresponde a una Carballeira acidófila de Rusco ocaleati-Querceto roboris sigmetum, si bien en la zona de litoral aparece otra comunidad en estado de fuerte degradación (Ass. Euphorbio peploidis-Honckenyetum peplodes) y en las zonas de ribera aparece la comunidad Senecio bayonensis-Alnetum glutinosae. En el área de estudio no se han encontrado más que muy pequeñas manchas de vegetación potencial; estas comunidades han sido sustituidas, debido a la acción antrópica, por las hoy en día dominantes superficies de matorral, prados y terrenos de cultivo, así como repoblaciones de pinares y eucaliptales.

Respecto de la fauna terrestre, el Estudio dice que el factor biótico, y en particular la antropización del medio terrestre, han modificado la composición faunística del área donde se llevará a cabo el proyecto: con gran intensidad en las zonas interiores y en la zona de influencia del río Artoixo, del río Seixedo y del embalse de Rosadoiro, y con menor intensidad en la zona litoral. El Estudio destaca tanto la fauna del embalse de Rosadoiro (aves acuáticas en su mayoría), como la colonia de cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristoteles*) en Punta Langosteira.

En cuanto a espacios protegidos y de interés, destacan el Embalse de Rosadoiro y Punta Langosteira. El embalse de Rosadoiro es un embalse artificial construido a principio de la década de los 70, con una superficie aproximada de 60 hectáreas, y que actualmente es un lugar de paso y cría para aves acuáticas, comunidades paseriformes asociadas a carrizales y lugar de caza para algunas rapaces, lo que motivó su declaración como Refugio de Caza.

El embalse cuenta con amplias zonas de espadaña donde nidifican diversas especies, en invierno pueden reunirse más de 200 anátidas, entre las que predominan por su abundancia porrones, fochas, zampullines y garzas reales.

Punta Langosteira se trata de una península con más de 50 hectáreas de matorral y roquedos, modelados por el viento y la influencia marina, que albergan comunidades vegetales y animales muy adaptadas a estas limitaciones climáticas. Constituye un espacio protegido por la Norma Urbanística al estar incluida en el Anexo II referente al Inventario de Espacios Naturales de la provincia de A Coruña, de las NN.CC. y SS. de Planeamiento, si bien no ha sido incluida en el Registro General de Espacios Naturales de Galicia ni ha sido propuesta como Espacio de la Red Natura 2000.

Respecto a la caracterización hidrológica del medio marino, se analizó la temperatura, salinidad, conductividad, oxígeno disuelto, saturación de oxígeno disuelto, pH, potencial redox y turbidez del perfil vertical en dieciocho puntos de muestreo, pudiéndose considerar normal la tendencia general de las variables estudiadas.

El Estudio indica que el resultado de la caracterización de los materiales a dragar, efectuado de acuerdo con las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, elaboradas por el CEDEX y adoptadas por el Ente Público Puertos del Estado, ha puesto de manifiesto la ausencia total de fracción fina (< 0,063 milímetros), por lo que, de acuerdo con las citadas recomendaciones, todo el material está exento de caracterización. No obstante, se ha analizado la fracción inferior a 0,2 milímetros, no observándose ningún resultado que pudiera interpretarse como relevante.

Durante la realización del Estudio se identificaron, mediante recorridos en acuplano y realización de transectos visuales y fotográficos, las distintas biocenosis marinas presentes en la zona. El análisis de la densidad específica muestra, como dato más significativo, el escaso número de moluscos, especialmente bivalvos, presentes en la zona. La mayor densidad de estos organismos se ha encontrado en los puntos correspondientes a biocenosis de arenas finas, pero sólo a profundidades superiores a 50 metros. La diversidad, en general, muestra una tendencia ascendente hacia las zonas más profundas.

Con relación al poblamiento neotónico, los resultados obtenidos muestran una relativa pobreza en la mayor parte del área de estudio, con muy pocas especies de peces representadas y siendo escasas las de interés comercial.

El análisis de la posible incidencia del nuevo puerto sobre los vertidos que se efectúan en la cala de Bens se ha basado en el documento «Modelos de dispersión y dimensionamiento de emisarios (Tomo 1)», elaborado por la Xunta de Galicia en colaboración con el CEDEX en diciembre de 1987. El Estudio afirma que la construcción de las estructuras portuarias no alterará la magnitud de las variables consideradas (mareas, vientos, caracte-

terísticas del agua, batimetría) como para modificar los resultados de la modelización.

El Estudio analiza con detalle el efecto de las nuevas infraestructuras sobre el vertido del agua de refrigeración de la central térmica de Sabón. Para ello emplea un modelo numérico, de cuya aplicación se concluye que la construcción de las nuevas instalaciones portuarias, aunque aumenta el área de dispersión, no impedirá el sistema de refrigeración de la central térmica.

En cuanto al paisaje, el Estudio define cinco unidades de paisaje (litoral abrupto, láminas de agua, litoral suave, paisaje rural y paisaje urbano e industrial) destacando por su importancia visual las dos primeras unidades.

Con respecto al patrimonio cultural, destaca la presencia de cinco elementos (Castro de Suevos, Castro de Rañobre, Castro de Nostián, Castro de Monticaño y Santuario de A Pastoriza) declarados como «zonas de protección de patrimonio histórico, artístico y cultural. También destaca, en el área de influencia de las nuevas instalaciones del Puerto de A Coruña, la presencia de un castro de pequeñas dimensiones, el Castro do Cociñadoiro.

En relación con los factores socioeconómicos, el Estudio analiza los sectores productivos y actividades económicas, demografía y estructura de la población, marco social, servicios e infraestructuras, uso de recursos naturales, patrimonio, planeamiento urbanístico y equipamiento.

El sector primario en el área de estudio agrupa diversos subsectores (agricultura, ganadería, pesca y marisqueo). Por su importancia en este proyecto, el Estudio realiza un análisis pormenorizado de los subsectores pesquero y percebeiro de las cofradías más próximas: Laxe, Caión, Malpica, A Coruña, Sada, Pontedeume y Ares. Se concluye que el sector percebeiro va a ser el más perjudicado, seguido del pesquero, si bien se estima que éste no variará significativamente la captura de especies, pues la mayoría de ellas son migratorias.

El Estudio señala que, según la publicación «Caladeros de pesca del litoral gallego», cuyo autor es el Centro de Investigaciones Submarinas (CIS), los caladeros más próximos a la zona de proyecto, y que por tanto podrían verse afectados, son Mar do Monte y Mar do Faro. Ambos constituyen pequeños caladeros, ocupando unas dos millas de extensión. Las especies principales objeto de las capturas son: abadejo, congrio, escacho, faneca, merluza, rape y xuliana.

El mayor peso socioeconómico recae en el sector secundario, especialmente en lo que se refiere al índice de ocupación, que resulta alto debido a la concentración empresarial en torno al Polígono Industrial de Sabón. El sector terciario ocupa en el municipio de Artoixo un papel de importancia, básicamente por la proximidad a la ciudad de A Coruña, como centro terciario de rango regional.

El Estudio incluye los planos de las Normas Subsidiarias de planeamiento del municipio de Artoixo, aprobadas el 4 de mayo de 1995. Las zonas ocupadas por el proyecto están definidas como Reserva Portuaria en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios de A Coruña, aprobado por el Ministerio de Fomento. Con ello se compatibiliza el desarrollo planeado con el desarrollo urbanístico planeado por el citado ayuntamiento.

El Estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos significativos previstos sobre el medio ambiente, como consecuencia de las fases de construcción y explotación de las nuevas instalaciones del Puerto de A Coruña, y, a su vez, propone medidas correctoras para paliar esos efectos.

Como ya se ha dicho, se realizó una estimación mediante modelo matemático de la variación de la calidad acústica provocada por las principales acciones del proyecto, resultando niveles inferiores a 67 dB(A) en las zonas habitadas más próximas.

El efecto sobre la fauna y flora terrestre, dada la ausencia de especies singulares, se puede considerar como poco relevante.

Para determinar el efecto de la construcción de las estructuras portuarias y de la explotación del puerto sobre la calidad de las aguas marinas se aplicó un modelo numérico de dispersión, analizando los vertidos del río Seixedo y del emisario submarino de Bens. El Estudio afirma que los resultados del modelo ponen de manifiesto que el efecto de las obras sobre la dispersión de estos vertidos es poco significativo.

Por lo que se refiere a los efectos sobre la flora y fauna marina, el Estudio considera que el principal impacto vendrá provocado por la construcción de los diques y las operaciones de dragado, siendo las biocenosis marinas más afectadas las coralígenas y las arenas finas bien calibradas.

Con el objeto de conocer el efecto de las nuevas estructuras portuarias sobre la dinámica litoral, y en particular sobre la estabilidad de las playas situadas al oeste de las instalaciones proyectadas, se realizó un estudio específico de dinámica litoral del que se concluye que sólo se verá afectada la playa del Alba, la cual basculará unos 11° en sentido antihorario, en dirección hacia el contradique.

Con respecto al paisaje, el Estudio indica que la construcción del futuro puerto provocará importantes cambios en la zona, aunque las dimensiones de la cuenca visual son pequeñas. La construcción de las infraestructuras portuarias contrastará geométrica y cromáticamente con el medio circundante; además, las nuevas instalaciones se ubicarán sobre una unidad paisajística que presenta una alta calidad visual y una gran fragilidad.

En cuanto al impacto sobre el patrimonio arqueológico, los principales efectos se producirán en el Cabo Cociñadoiro, proponiéndose como medida protectora en el Estudio una actuación de rescate dirigida por técnicos arqueólogos, a fin de proceder a la protección y conservación de los restos que vayan a ser afectados.

Como ya ha sido comentado, el Estudio indica que el proyecto tendrá cierta repercusión sobre los caladeros Mar do Monte y Mar do Faro. Ambos constituyen pequeños caladeros en el que las especies capturadas son fundamentalmente migratorias.

Con relación al nivel de empleo, el Estudio destaca la importancia que, desde el punto de vista socioeconómico, tendrá el desarrollo del proyecto. Teniendo en cuenta el volumen de población activa en situación de paro y la demandante de mejora de empleo, se puede estimar un nivel de población susceptible de ocupación próximo al 40% de la población potencialmente activa.

Respecto a la actividad económica de la comarca, el Estudio considera que la ejecución de las obras provocará una rápida reacción en determinados sectores económicos, principalmente en el de la construcción y los relacionados con él (transporte, talleres mecánicos, industria del cemento, etc.). Descendiendo a niveles puntuales, se producirá una pérdida de ingresos y, posiblemente, de empleo en la actividad pesquera y marisquera debido a la reducción del área dedicada a esta actividad. No obstante, la repercusión sobre el mercado laboral será positiva, tanto en la tasa neta de creación de empleo como en la mejora de las rentas.

Consideraciones sobre el Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental justifica la necesidad de ampliar las instalaciones del puerto de A Coruña desde las perspectivas de desarrollo, la peligrosidad e incidencia ambiental de los tráfico de graneles y las consideraciones estratégicas.

Estos motivos llevan a la búsqueda de nuevas localizaciones y a la posible configuración de una zona de servicio y un puerto compuesto por dos enclaves diferentes, separados espacialmente.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira» ha analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto.

Cada uno de los apartados del inventario ambiental ha sido estudiado con suficiente detalle, considerándose correctamente caracterizado el medio, en sus diferentes aspectos, y enumerando los factores más importantes a considerar a la hora de identificar y valorar posibles impactos y diseñar medidas protectoras, correctoras o compensatorias que los mitiguen. Así mismo, han sido estudiados todos los puntos que fueron señalados en la fase de consultas (anexo I de la presente Resolución).

En general puede concluirse que los previsible impactos ambientales han sido convenientemente identificados, 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

Alegaciones presentadas:

«Unión Fenosa Generación, Sociedad Anónima».

Cofradías de Pescadores de A Coruña, Mera, Caión, Pontedeume y Sada.

Cofradía de Pescadores de Malpica de Bergantiños.

Asociación de Vecinos O'Campo, Nostián (A Coruña).

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en las citadas alegaciones:

«Unión Fenosa Generación, S. A.» señala que, durante la fase de obras, previsiblemente, se van a producir grandes movimientos de arena o rocas en la zona de toma de agua de refrigeración de la central térmica de Sabón, propiedad de Unión Fenosa, que pueden llegar a obstaculizar la entrada de agua de mar; así mismo, el aumento de turbidez puede llegar a impedir su utilización como agua de refrigeración. manifiesta que el arranque del contradique coincide con la actual boca de toma de agua

de mar utilizada para la refrigeración de los condensadores de los grupos I y II de la citada central térmica, por lo que impedirá la captación de agua.

Por otra parte, añade, la ubicación del dique y contradique producirán los siguientes efectos:

Basculamiento de la playa de Alba hacia el este, con el consiguiente embalsamiento del río Seixedo en su salida al mar y el aterramiento de la salida al mar de del agua de refrigeración.

Remanso del vertido de agua de refrigeración, que provocará un incremento del área de influencia del impacto del vertido de la central, pasando de 13.500 metros cuadrados a 49.000 metros cuadrados.

Este aumento del área de influencia podría afectar a la temperatura del agua en la zona de captación, y perjudicar al rendimiento de refrigeración de los condensadores.

Como consecuencia de lo citado, solicita que se incorporen al proyecto constructivo las medidas y estudios necesarios para garantizar el correcto funcionamiento de la central térmica, en especial en lo que se refiere a la toma y vertido del agua de refrigeración.

Las Cofradías de Pescadores de A Coruña, Mera, Caión, Pontedeume y Sada indican que la influencia de las obras sobre la pesca debe evaluarse considerando todos los caladeros comprendidos entre el puerto de Caión y Punta Langosteira. Señalan que debe determinarse la naturaleza y volumen del material a dragar, así como los medios que se van a emplear en estas operaciones. Consideran que el inventario ambiental debe extenderse a la totalidad de las especies representativas de los distintos ecosistemas, y de forma especial a aquellas especies objeto de pesca. Manifiestan que se deben aportar datos sobre el tráfico marítimo en la situación futura. Afirman que los estudios de dinámica litoral realizados no son representativos de las condiciones de la zona. Discrepan de los datos utilizados para valorar la repercusión económica del proyecto, en lo que se refiere a la actividad pesquera.

La Cofradía de Pescadores de Malpica de Bergantiños se suma a lo manifestado por las anteriores.

La Asociación de Vecinos O'Campo, Nostián (A Coruña) considera que el trazado previsto para el oleoducto destinado al transporte de graneles líquidos perjudica ostensiblemente a la calidad de vida de los vecinos de Nostián. Propone que se contemple la posibilidad de un trazado subterráneo, o bien bordeando el litoral por debajo de la carretera existente.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

5049

RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de las subastas de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses, correspondientes a las emisiones de fecha 2 de marzo de 2001.

La Orden de 26 de enero de 2001 de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2001 y enero de 2002 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 26 de enero de 2001, y una vez resueltas las convocadas para el pasado día 28 de febrero, es necesario hacer público su resultado.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace público:

1. Letras del Tesoro a doce meses:

1.1 Fechas de emisión y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 2 de marzo de 2001.

Fecha de amortización: 1 de marzo de 2002.

1.2 Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 1.883,894 millones de euros.

Importe nominal adjudicado: 481,154 millones de euros.

1.3 Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 95,830 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 95,834 por 100.