

ANEXO

Ayudas para tesis doctorales:

a) Turbulencia atmosférica (lugar de trabajo: Madrid):

Titular: María Antonia Jiménez Cortés.

Suplente: Carmen María Calzadilla Suárez.

b) Predicción estadística y predecibilidad (lugar de trabajo: Santander):

Titular: Valentín Pérez Bajo.

Suplente: Ana Belén Morata Gasca.

c) Radiación ultravioleta y ozono (lugar de trabajo: Santa Cruz de Tenerife):

Titular: Virgilio Carreño Corbella.

Suplente: María José Marín Fernández.

Ayudas para proyectos (lugar de trabajo: Madrid):

Proyecto 1. Actualización de parámetros de superficie del modelo HIRLAM a partir de datos de satélite:

Titular: José Antonio Parodi Perdomo.

Suplente: Juan Ramón Moreta González.

Proyecto 2. Asimilación de datos de radar meteorológicos en modelos numéricos de predicción del tiempo:

Titular: Juan Ramón Moreta González.

Suplente: Pedro Almendral Manzano.

Proyecto 3. Postproceso y verificación del modelo HIRLAM:

Titular: Jana Sánchez Arriola.

Suplente: Mar Alegre Herrero.

Proyecto 4. Escenarios de clima futuro para el estudio de impactos en los recursos hídricos y agrícolas sobre España:

Titular: María Eva Ramírez Rodríguez.

Suplente: Mar Alegre Herrero.

Proyecto 5. Climatología de extremos:

Titular: Ana Belén Morata Gasca.

Suplente: Blanca Rosa del Río Román.

13920 *RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2001, de la Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología, por la que se concede la beca de formación de postgraduado en vigilancia y caracterización de la radiación ultravioleta, convocada por Orden de 26 de abril de 2001.*

Por Orden del Ministerio de Medio Ambiente, de 26 de abril de 2001 («Boletín Oficial del Estado» número 123, de 23 de mayo), se convocó y se establecieron las bases reguladoras de la beca de formación de postgraduado en vigilancia y caracterización de la radiación ultravioleta, relacionado con las actividades del Instituto Nacional de Meteorología, en el ejercicio presupuestario de 2001.

Finalizado el plazo de presentación de solicitudes, evaluadas las mismas por el Comité de Selección conforme a los criterios establecidos en la Orden de convocatoria, y formulada por dicho Comité propuesta de adjudicación, he resuelto:

Primero.—Conceder la beca que figura en el anexo de la presente Resolución asociada al proyecto «Control de Calidad de la Red Antártica para la Vigilancia y Caracterización de la Radiación Ultravioleta» (CRACRUV) del proyecto coordinado «Measurement of Antarctic Radiance for monitoring the ozone layer» (MAR). La posible renuncia se cubrirá con el suplente que figura igualmente en el anexo.

Segundo.—Ordenar la publicación de esta Resolución en el «Boletín Oficial del Estado», de conformidad con lo establecido en el artículo 6.7 del Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, y en el artículo 59.5.b) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y la notificación de la misma al interesado.

Madrid, 2 de julio de 2001.—El Director general, Enrique M. Martín Cabrera.

ANEXO

Beca asociada al proyecto «Control de Calidad de la Red Antártica para la Vigilancia y Caracterización de la Radiación Ultravioleta» (CRACRUV) del Proyecto Coordinado «Measurement of Antarctic Radiance for monitoring the ozone layer» (MAR). El trabajo se desarrollará en las dependencias del Observatorio Atmosférico de Izaña.

Titular: Don Carlos Javier Torres García (documento nacional de identidad 45.455.046-P).

Suplente: Don Jaime Martí Herrero (documento nacional de identidad 51.070.100).

13921 *RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Muelle de Cruceros en el Abra Interior», de la autoridad portuaria de Bilbao.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Muelle de Cruceros en el Abra Interior» no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, concretamente a los especificados en el grupo 9, epígrafe k, del mismo: Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, los cuales sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en dicha disposición cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

La Autoridad Portuaria de Bilbao remitió, con fecha 6 de febrero de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación correspondiente con las características más significativas del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción del proyecto figuran en el anexo.

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

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos. Para conseguir este objetivo será suficiente, tal como se recoge en la documentación recibida, con realizar los rellenos una vez completado el cierre perimetral de la nueva superficie creada.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Muelle de Cruceros en el Abra Interior».

Madrid, 22 de junio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Objetivos y descripción del proyecto

En la actualidad, los grandes cruceros que arriban al puerto de Bilbao atracan en los muelles de Santurtzi. Estos muelles presentan un claro conflicto al recibir tráficos de distinta naturaleza, no cumpliendo con los requerimientos funcionales y de calidad necesarios para acoger el tráfico de cruceros.

Esta situación es la que ha llevado a la Autoridad Portuaria de Bilbao a plantearse la realización del presente proyecto. Para determinar cual podía ser la ubicación más favorable para la nueva instalación se han realizado estudios y análisis considerando las dimensiones de los buques esperados, las necesidades de maniobrabilidad y calado de los mismos, la agitación portuaria, la batimetría y geotecnia de la zona, así como la necesidad de espacio en tierra para espera y estacionamiento de vehículos. A partir de estas determinaciones se llevó a cabo un estudio de alternativas tanto de las posibles implantaciones del muelle, como del dimensionamiento y ordenación en planta de la superficie de tierra.

Como resultado de estos estudios se ha optado, como solución más adecuada, por construir el nuevo muelle de atraque arrancando del dique exterior del puerto deportivo de Getxo, a unos 300 metros del contramuelle de Algorta, paralelo a él y en alineación con el muelle Príncipe de Asturias del espigón de Santurtzi. El área de tierra asociada al nuevo muelle quedará entre éste y el citado contramuelle de Algorta.

Las características principales de la actuación son las siguientes:

Muelle de atraque:

Se configura un muelle mixto de 355 metros de longitud, compuesto por seis cajones y seis vanos formados por cuatro vigas artesa en paralelo de 27,30 metros de luz libre. El calado en bajamar es de 12 metros.

Las dimensiones de los cajones son: Eslora, 31,28 metros; manga, 17,16 metros; puntal, 16,5 metros. La sección tipo considerada tiene una banqueta de cimentación de 3 metros de altura sobre arena densa y gran compacidad, una vez dragados los fangos existentes. Los vanos intermedios se salvan con cuatro vigas prefabricadas pretensadas. La interdistancia de las vigas en proyecto es de 4,30 metros; la luz entre paramentos de estribos es de 30,30 metros, admitiendo vigas de 30 metros de longitud con los ruidos correspondientes.

Área de tierra:

El área creada tendrá una superficie de 30.000 metros cuadrados, con una anchura media de 80 metros, siendo el perímetro exterior (lado del mar) de 330 metros y el interior de 370 metros. Para conformar esta superficie se ejecuta un dique de cierre perimetral, compuesto por un manto principal de protección de escollera de 1 tonelada, coronado a la cota +7,20 metros, un manto secundario con escollera de 200 kilogramos y un núcleo de todo.

El relleno de este recinto se realizará con material que podrá ser: Bien hidráulico o de aportación, dependiendo de las características del material dragado. Este relleno culmina con el pavimento a la cota +7,00 metros.

Consultas realizadas:

Se han recibido dos contestaciones a las consultas realizadas con la documentación aportada por la Autoridad Portuaria de Bilbao:

Dirección General de Costas: Manifiesta que no tiene objeciones importantes al proyecto. Sugiere que, si sus características lo permiten, el material dragado se utilice para la regeneración de playas.

Instituto Español de Oceanografía: Indica que no existen, por su parte, sugerencias a realizar.

13922

RESOLUCIÓN de 26 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo EI.1-T-06. Variante de la CN-240 entre la CN-340 y Montblanc.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 las obras, instalaciones o actividades 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 abril 1998, a la Dirección General de Calidad

y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo Variante de la CN-240 entre la CN-340 y Montblanc, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 20 de octubre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de febrero de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Posteriormente a este proceso, se realizó un documento complementario del estudio de referencia, donde se proponía una alternativa parcial a la variante C y se evaluaba su impacto ambiental.

El proceso de información pública de este documento complementario se realizó por parte de la Dirección General de Carreteras en el Boletín Oficial del Estado de 8 de septiembre de 2000.

Por último, con fecha 18 de abril de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento complementario al estudio informativo de referencia y el resultado de la información pública del mismo.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un resumen de los resultados del trámite de información pública.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Variante de la N-240, entre la N-340 y Montblanc».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el estudio informativo, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada variante C con la alternativa parcial planteada en el documento complementario al estudio de referencia, siempre y cuando, se cumpla lo establecido en el estudio de impacto ambiental, así como las condiciones que a continuación se exponen.

1. Adecuación ambiental del trazado

De cara a minimizar los impactos morfológicos y paisajísticos, evitando nuevas ocupaciones de suelo, se deberá utilizar al máximo el trazado de la actual N-240. Para ello se debe respetar el trazado de la variante C seleccionada sobre la actual N-240 desde el punto kilométrico 27 + 500 hasta el final de la variante seleccionada, siempre y cuando sea técnicamente viable y no suponga una disminución de la seguridad vial.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

De acuerdo con lo expuesto en el estudio de impacto ambiental, se deberá asegurar, tanto durante la construcción como durante la explotación de la autovía, la continuidad de los servicios existentes, garantizando la accesibilidad a las zonas periurbanas y agrícolas, mediante la ejecución de los oportunos pasos inferiores convenientemente dimensionados para permitir el paso de maquinaria agrícola y ganado, confirmando su seguridad respecto al tráfico de la autovía.

Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra. En lo referente a la red viaria y ferroviaria, el proyecto constructivo contemplará las medidas adecuadas para asegurar el mantenimiento de tráfico de las carreteras, especialmente las siguientes: N-340, A-2, T-724, T-742,