

sin que haya lugar a practicarles, en estrados o en cualquier otra forma, notificaciones de clase alguna.

Madrid, 11 de diciembre de 2001.—El Director general del INSALUD, Josep María Bonet Bertomeu.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

672

RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Nueva alineación del muelle NE-3 en el puerto de Melilla», de la Autoridad Portuaria de Melilla.

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 Nueva alineación del muelle NE-3 en el puerto de Melilla 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, 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 Melilla remitió, con fecha 17 de octubre 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 ello es suficiente con aplicar, durante la ejecución del proyecto, las medidas y controles previstos en los apartados 5 y 6 del Análisis Ambiental que figura en la documentación aportada por la Autoridad Portuaria de Melilla. Así mismo, las operaciones de dragado de sedimentos y las extracciones de materiales de préstamo, necesarios tanto para el relleno de la nueva explanada como para la formación de escolleras, se llevarán a cabo contando con los permisos y autorizaciones previstos en la normativa vigente.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Nueva alineación del muelle NE-3 en el puerto de Melilla.

Madrid, 14 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Objetivos y descripción del proyecto

En la actualidad, el muelle NE-2 del puerto de Melilla se utiliza como terminal de contenedores, permitiendo operar a dos porta contenedores de 120 metros de eslora. Este hecho hace que sólo se disponga de los 158 metros del muelle NE-3 para los petroleros, gaseros y cementeros. Esta situación es, en parte, la justificación del presente proyecto, ya que con la nueva alineación propuesta se consiguen 180 metros más de línea de atraque en el citado muelle NE-3, paliando el déficit actual de línea de atraque.

La descarga de combustibles líquidos se viene realizando por la empresa Shell, que dispone de una conducción desde este muelle hasta sus depósitos situados fuera del puerto. La descarga de butano se realiza mediante camiones, que deben circular por el centro de la ciudad hasta los depósitos que Atlas (Cepsa), tiene cerca de la frontera de Beni Enzar. La pretensión de Atlas es desplazar sus depósitos al puerto y descargar directamente en ellos.

Por todo lo mencionado, la Autoridad Portuaria de Melilla ha decidido acometer las obras para la nueva alineación del muelle NE-3, al objeto de destinar dicho muelle a la descarga de mercancías peligrosas, ya que es la única zona que cumple las condiciones de seguridad exigidas en cuanto a distancia al núcleo urbano.

La solución propuesta presenta una disposición en planta con las características básicas que se describen a continuación:

Muelle NE-3. El nuevo muelle NE-3 estará formado por una alineación de 336,15 metros, paralela a la existente y adelantada a ella unos 42 metros. Se constituye por nueve cajones prefabricados, de hormigón armado, con una manga de 12,66 metros entre paredes exteriores del cajón y con 38,95 metros de eslora. Los cajones se fabricarán fuera de Melilla, y se remolcarán para su fondeo en la obra. Los cajones se fondean a la cota -12,50 metros sobre una banqueta de 2 metros de espesor, formada por escollera de 300 kilogramos, alojada en una zanja dragada a la cota -14,50 metros.

Todos los cajones coronan a la cota +0,50 metros. La superestructura del muelle sobre el cajón está formada por una gran viga de hormigón de 3 metros de anchura a partir del cantil, con 1,50 metros de altura, coronando a la cota +2,00 metros y volando 0,5 metros por delante del fuste de los cajones.

El cierre del muelle por el sur se llevará a cabo con una alineación perpendicular a la alineación del muelle hasta enlazar con los cajones del extremo del dique. Dicha alineación de cierre está formada por dos cajones prefabricados de hormigón armado, con una eslora de 28,25 metros y una manga de 12,66 metros entre paredes exteriores.

Rampas ro-ro. Se han previsto dos rampas ro-ro en la intersección de los muelles NE-2 y NE-3 de 20 metros de anchura. La cota de coronación de la arista exterior del cantil es la +1,50 metros y desde esta arista, en sentido perpendicular a ella, se dispone una pendiente del 10 %. Las caras laterales de las rampas tienen una pendiente de un 15% hasta enlazar con la superestructura.

Dragados y rellenos. Como ya se ha dicho, se prevé un dragado en zanja hasta la cota -14,50 metros. El material a dragar está formado por limos y arenas, con gravillas y, en algunas zonas muy localizadas, gravas y bolos en matriz arenosa. La caracterización de este material, realizada según las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles», permite su vertido al mar. El lugar previsto para el vertido, ensenada del norte de Punta del Morrillo, está situado en la base de la escombrera de la incineradora, donde se ha vertido gran cantidad de residuos.

El trasdós de los cajones estará formado por material de relleno general, procedente de operaciones de dragado o de préstamos, y alcanzará la cota +0,55 metros. Para evitar fugas de material a través de la banqueta o de las juntas de los cajones se colocará una lámina de geotextil ocupando toda la longitud de la banqueta y exclusivamente en las juntas en la zona del cajón. Sobre este relleno se coloca una capa de un metro de relleno seleccionado y compactado hasta alcanzar la cota +1,55 metros. El volumen total de material de relleno asciende a unos 184.000 metros cúbicos.

Consultas realizadas

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los siguientes organismos e instituciones sobre la problemática ambiental del proyecto: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Medio Ambiente (Ciudad Autónoma de Melilla), Dirección General de Obras Públicas (Ciudad Autónoma de Melilla), Ayuntamiento de Melilla y Ecologistas en Acción.

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas:

Dirección General de Costas.

Manifiesta que no tiene objeciones importantes que realizar.

Dirección General de Medio Ambiente.

Considera que el proyecto no produce alteraciones irreversibles sobre los factores ambientales, destacando la coherencia entre las medidas correctoras previstas y las características del medio natural.

Dirección General de Obras Públicas.

Señala que todos los aspectos ambientales significativos han sido recogidos en la documentación facilitada.

673

RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Acondicionamiento de la CN-260. Eje Pirenaico entre los puntos kilométricos 11,00 y 2,00. Tramo: Colera-Portbou (Girona)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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, 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 realización 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 26 de febrero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Acondicionamiento de la CN-260. Eje Pirenaico entre los puntos kilométricos 11,0 y 2,0. Tramo Colera-Portbou (Girona)» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 14 de noviembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de Impacto Ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de junio de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de Impacto Ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó con fecha 28 de junio de 2001 a la Dirección General de Carreteras información adicional sobre determinados aspectos del estudio que se consideraban no estaban tratados con suficiente profundidad: balance de tierras, localización de vertederos e información relativa a diversas especies animales presentes en la zona de estudio (águila perdicera y tortuga mediterránea). Con fecha 10 de octubre se recibió la información solicitada.

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 por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Acondicionamiento de la CN-260. Eje Pirenaico entre los puntos kilométricos 11,0 y 2,0. Tramo Colera-Portbou (Girona)».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la solución propuesta por el promotor, denominada alternativa 1, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de Impacto Ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.—La alternativa 1 deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 De acuerdo con lo establecido en el estudio informativo, para minimizar la afección sobre la riera de Molins, el trazado de la carretera se proyectará de forma que se mantenga en su situación actual el puente existente, sobre la mencionada riera en el p.k. 1 + 015.

1.2 Las dimensiones de la obra de drenaje transversal que reponga el curso de la riera de la Murtra en el p.k. 1 + 465 (O.D. 1.1), serán como mínimo las que presenta la obra actualmente en servicio.

1.3 Entre los pp.kk. 1 + 650 y 1 + 760 se construirán muros de pequeña altura en la margen izquierda de la carretera, para minimizar la ocupación de los taludes de los desmontes proyectados y la afección a las casas próximas.

1.4 El estudio informativo presenta como principal afección de la alternativa 1 su impacto paisajístico, ya que esta discurre por la fachada costera. Por ello, con objeto de disminuir la altura de desmonte y terraplenes se proyectarán muros cuya ubicación, altura y características se decidirán teniendo en cuenta que la afección a las laderas sea la menor posible y se consiga la mayor integración paisajística; para conseguir esto último, los muros se construirán de manera que al paramento visto se le dé un acabado con piedra local de forma que tengan un aspecto similar a los que actualmente existen a lo largo del trazado.

1.5 Con objeto de reducir la afección que el trazado situado entre los pp.kk. 3 + 800 y 3 + 970 produciría a los escasos ejemplares de alcornoque presentes en la zona, últimos restos de su vegetación potencial, se buscará la ubicación más adecuada de la boca sur del túnel para minimizar la afección a los mencionados ejemplares. Para ello, la boca del túnel se podrá situar en la banda comprendida entre la situación propuesta por el estudio informativo y 60 metros al este de la misma.

1.6 Por lo que respecta al trazado en alzado se bajará la cota de la rasante entre los pp.kk. 3 + 800 y 5 + 200 para conseguir los siguientes objetivos:

1.6.1 Disminuir la altura y longitud de las estructuras situadas en los pp.kk. 3 + 900 (O.F. 1.4) y 4 + 425 (O.F. 1.5), lo que reducirá el impacto paisajístico de las mismas.

1.6.2 Minimizar la afección de la boca sur del túnel sobre la zona subestépica de gramíneas y anuales (Thero—Brachypodietea), catalogada como hábitat prioritario por la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, situando la boca a una cota en la que se asegure la no afección a la misma durante la construcción a la carretera actual, pues dado lo accidentado del terreno, pequeñas rectificaciones de la mencionada carretera producirían grandes desmontes y por lo tanto grandes afecciones superficiales al mencionado hábitat.

1.6.3 Disminuir la pendiente de la carretera desde la salida de la boca norte hasta la conexión con la actual, lo que redundará en una mejora funcional de la carretera.

1.6.4 Construir en falso túnel los fuertes atrincheramientos que el estudio informativo propone entre los pp.kk. 4 + 540 - 4 + 600 y 4 + 940 - 5 + 020 lo que producirá una disminución del impacto paisajístico de la solución adoptada, y del volumen de los materiales con destino al vertedero de Portbou que deberían ser transportados a través del casco urbano de una población muy sensibilizada con el paso de vehículos de alto tonelaje por sus angostas calles. Para cumplir estos objetivos, los falsos túneles se diseñarán de forma que cumplan la condición 1.8 y el