

10365 *RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento ordinario número 182/2004, interpuesto por don Miguel Martín-Luquero Ibáñez sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Facultativo Especialista de Área de Medicina Interna.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/98, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario número 182/2004, promovido por don Miguel Martín-Luquero Ibáñez contra resolución de 6 de febrero de 2004, por la que se dispone la publicación de las calificaciones definitivas otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista de Área de Medicina Interna, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 12 de mayo de 2004.—El Secretario General Técnico, Juan Antonio Puigserver Martínez.

10366 *RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento ordinario número 27/2004, interpuesto por don César Andrés Rodríguez Hernández sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Médico de Familia en Equipos de Atención Primaria.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/98, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario número 27/2004, promovido por don César Andrés Rodríguez Hernández contra la Orden de 4 de diciembre de 2001 (B.O.E de 12-12-01), por la que se convoca proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Médico de Familia en Equipos de Atención Primaria dependientes del Instituto Nacional de la Salud.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 12 de mayo de 2004.—El Secretario General Técnico, Juan Antonio Puigserver Martínez.

10367 *RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento ordinario número 63/2004, interpuesto por don Miguel Ángel Sánchez Elípe sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Facultativo Especialista de Área de Urología.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/98, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario número 63/2004, promovido por don Miguel Ángel Sánchez Elípe contra resolución de 9 de diciembre de 2003, por la que se dispone la publicación de las calificaciones finales de la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista de Área de la especialidad de Urología en las Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas

personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 12 de mayo de 2004.—El Secretario General Técnico, Juan Antonio Puigserver Martínez.

10368 *RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento ordinario número 95/2004, interpuesto por don Raúl Bermúdez Villaverde sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Facultativo Especialista de Área de Urología.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/98, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario número 95/2004, promovido por don Raúl Bermúdez Villaverde contra Resolución de 9 de diciembre de 2003, por la que se dispone la publicación de las calificaciones finales de la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista de Área de la especialidad de Urología en las Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 12 de mayo de 2004.—El Secretario General Técnico, Juan Antonio Puigserver Martínez.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

10369 *RESOLUCIÓN de 4 de mayo de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Acceso Sur al Aeropuerto de Málaga», 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Acceso sur al aeropuerto de Málaga», se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático 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 11 de enero de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo 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 periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de mayo de 2002, 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 20 de febrero de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 15 de julio de 2003, 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.

Analizada la documentación recibida, y de acuerdo con lo especificado en el artículo 17 del Real Decreto 1131/1988, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió, con fecha 13 de noviembre de 2003, a la Dirección General de Carreteras información adicional relativa a la afección sobre los recursos arqueológicos y la ubicación y valoración ambiental de la zona de donde se extraerán los materiales de préstamos.

Con fecha 26 de enero de 2004 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información adicional solicitada.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, 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, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 4 de mayo de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «acceso sur al aeropuerto de Málaga».

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 alternativa 1 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle 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 anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 En el diseño del enlace del nuevo acceso con la autovía del Mediterráneo E-15 y durante la ejecución del mismo, se asegurará la no ocupación del espacio situado entre el canal y el río Guadalhorce y la mínima ocupación del espacio arbolado situado entre el propio enlace y la urbanización Guadalmar.

1.2 Con objeto de disminuir la ocupación de terreno y la afección a los usos del suelo previstos en el planeamiento, el trazado de la carretera se aproximará en la medida de lo posible al del ferrocarril de cercanías, entre la N-340 (p.k. 1+000) y los accesos al aeropuerto de Málaga, donde el ferrocarril discurrirá ya soterrado.

1.3 Con objeto de disminuir las afecciones ambientales que se producen durante la fase de construcción y especialmente para evitar en la mayor medida posible la necesidad de préstamos para las obras del acceso al aeropuerto y de la necesidad de vertederos permanentes de

las obras del ferrocarril de cercanías Málaga - Fuengirola previstas en esta misma zona, se coordinarán ambos proyectos en sus fases de ejecución. Con esta coordinación, que puede ser óptima dado que el organismo promotor es en ambas el Ministerio de Fomento, se disminuirán los impactos acumulativos de ambas actuaciones.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación, especialmente en la zona del enlace con la autovía E-15 donde se marcarán los árboles afectados y se dispondrá de jalonamiento rígido. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Sur de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 En las zonas con riesgo de inundación temporal, debido a la proximidad del río Guadalhorce, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Sur, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria así como las procedentes de la excavación de las pilas y estribos de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Sur.

3.3 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Protección atmosférica.

4.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre el área terminal del Aeropuerto de Málaga y los polígonos industriales de Villa Rosa y San Julián y sobre la edificación dispersa existente próxima a la zona de préstamos, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

4.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

5. Protección contra el ruido.—Según el estudio de impacto ambiental en el entorno del enlace con la autovía del Mediterráneo E-15, en la urbanización Guadalmar, se detecta una zona donde previsiblemente las viviendas se verán afectadas acústicamente por lo que propone la instalación de 400 m de pantallas acústicas. El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente el entorno de la urbanización Guadalmar, así como las edificaciones de usos comerciales e industriales en los accesos a la terminal de aeropuerto.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq(23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq(las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq(23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq(las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Si en algún lugar del trazado, el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de la urbanización de Guadalmar, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

6. Medidas de protección del patrimonio cultural.

6.1 En coordinación con la Consejería de Cultura, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a las siguientes zonas:

Entorno del enlace con la autovía del Mediterráneo E-15 dada la proximidad del Bien de Interés Cultural del Cerro del Villar y de los yacimientos arqueológicos de la factoría fenicio romana de la desembocadura del Guadalhorce y de la necrópolis romana de la desembocadura del Guadalhorce.

Viales de acceso al aeropuerto debido a la presencia del yacimiento arqueológico del cortijo de Zapata.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición y continuidad de las calles de los polígonos de Villa Rosa y San Julián, se realizará manteniendo los contactos oportunos con el ayuntamiento de Málaga, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—La información complementaria al estudio informativo relativa a ubicación de préstamos propone la utilización del área de Cizaña Alta al ser una zona muy antropizada de escaso interés ecológico. A pesar de que el estudio no prevé excedentes, esta información complementaria propone el vertedero municipal de Puerto de la Torre para el caso de que sean necesarios vertederos permanentes. El proyecto de construcción considerará dichos emplazamientos como primera opción para la extracción de material y posible depósito permanente de tierras respectivamente, sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, eventuales vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los préstamos, eventuales vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, eventuales vertederos e instalaciones auxiliares.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como los taludes en terraplén, el enlace con la autovía del Mediterráneo E-15, el paso sobre la N-340, las obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y eventuales vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes en terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de favorecer la revegetación.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

10. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.

Estudio acústico, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 7.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y eventuales vertederos, a que se refiere la condición 8.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de obra, a que se refiere la condición 10.

12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 4 de mayo de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Sur de España	—
Delegación del Gobierno en Andalucía	—
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Desarrollo Rural y Actuaciones Estructurales de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Secretaría General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Agencia de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente	X
Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	—
Instituto Geológico y Minero de España	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga	—
Estación Biológica de Doñana	X
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea	—
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología	—
Instituto Universitario Ecología del Mediterráneo	—
A.D.E.N.A.	—
Ecologistas en Acción	—
F.A.T.	—
Greenpeace	—
S.E.O.	—
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	—
Andalus	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Ayuntamiento de Málaga	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que no existen vías pecuarias afectadas por el proyecto. Aporta información relativa al cumplimiento de la legislación en materia de residuos y calidad del aire y advierte sobre la existencia de procesos erosivos en determinadas litologías presentes en la zona de estudio.

El Ayuntamiento de Málaga entiende que los dos corredores previstos producen, en principio, un impacto semejante. Relaciona las reservas de suelo previstas en el planeamiento urbanístico para cada alternativa.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía comunica que la zona afectada por el proyecto presenta dos localizaciones de interés arqueológico conocidas denominadas «Cortijo de Zapata» y «Necrópolis Púnica de Villa Rosa». Aporta las actuaciones a desarrollar en cada uno de los corredores propuestos.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es recopilar y analizar los datos necesarios para definir las diferentes alternativas viables de un nuevo acceso al aeropuerto de Málaga, teniendo en cuenta las reservas incluidas en los Planes Generales de Ordenación Urbana de Málaga de los años 1983 y 1996.

El nuevo acceso se proyecta con dos calzadas separadas por una mediana de 1 m. Cada calzada dispone de dos carriles de 3,5 m de ancho, con arcones exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m.

Se han considerado dos alternativas diferentes entre el enlace de Guadalmar de la autovía del Mediterráneo E-15 y las inmediaciones del área terminal del aeropuerto de Málaga.

La alternativa 1 presenta un enlace tipo trompeta completo sobre la E-15 y discurre al sur de la avenida de Guadalmar, por el polígono de San Julián. Su longitud total es de 1.772 m y precisa de 752.635 m.³ de material procedente de préstamos. Incluye un viaducto de 160 m. en el tronco sobre la antigua N-340, dos viaductos en los ramales y distintas estructuras para dar continuidad a las calles del polígono.

La alternativa 2 dispone del mismo enlace que la alternativa 1 y discurre sobre la avenida de Guadalmar, con un desplazamiento respecto de la calle existente hacia el norte, con objeto de centrarse en la banda de reserva

que figura en el planeamiento municipal. La alternativa presenta una estructura de 975 m desde el enlace con la autovía del Mediterráneo E-15 hasta después del cruce con la N-340. Su longitud total es de 1.667 m y precisa de 695.334 m.³ de material procedente de préstamos.

El estudio informativo incluye una comparación de ambas alternativas atendiendo a los objetivos ambiental, económico y funcional. El estudio aplica el método de agregación total Pattern asignando coeficientes de ponderación iguales (0,25) para cada uno de los objetivos: ambiental, económico, funcional y territorial.

El análisis comparativo de alternativas concluye que los objetivos medioambiental y funcional son similares en ambas alternativas, mientras que el objetivo económico se decanta claramente a favor de la alternativa 1 y el territorial por la alternativa 2. El estudio considera preferible la alternativa 1 debido al importante menor volumen de inversión, no obstante, al ser la alternativa 2 la que mejor respeta el P.G.O.U. de Málaga recomienda que ambas sean sometidas al proceso de información pública.

El estudio propone como ubicación para un eventual vertedero el vertedero municipal de Puerto de la Torre y para extracción de préstamos el área de Cizaña Alta, situada 2,5 km al sur del aeropuerto.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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 el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima; geomorfología; geología; edafología; hidrología; flora; fauna; espacios naturales protegidos y de interés; población; economía; planeamiento territorial; recursos culturales; paisaje; erosión e inundabilidad.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: la zona de estudio se encuentra en la cuenca del río Guadalhorce cuyo tramo final se encuentra catalogado como punto negro por inundaciones; el área de estudio es básicamente industrial con una alta antropización debido a la proximidad de la ciudad de Málaga no obstante, en las proximidades se encuentra el Paraje Natural de la desembocadura del río Guadalhorce; el planeamiento municipal de Málaga dispone de una reserva de suelo para el nuevo acceso al aeropuerto y las dos alternativas contempladas discurren en su mayor parte por dichos terrenos. Según el estudio, los niveles sonoros máximos previsibles superarán los límites deseables en la urbanización de Guadalmar aun en el caso de que no se realizase en nuevo acceso.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

El enlace previsto con la autovía del Mediterráneo en ambas alternativas provoca la destrucción parcial de una zona de arbolado junto a la urbanización Guadalmar.

Al atravesar el polígono de Villa Rosa ambas alternativas generarán alteraciones en los movimientos dentro del polígono y un aumento de los niveles de ruido.

La alteración del paisaje se considera significativa en las dos alternativas, no obstante, el efecto se ve paliado al tratarse de una zona con una densidad importante de edificaciones.

Ambas alternativas discurren, en el enlace inicial, por la zona de protección arqueológica integral de la factoría fenicio-romana de la desembocadura del Guadalhorce y se aproximan al yacimiento del Cerro del Villar catalogado como Bien de Interés Cultural. Además, la alternativa 2 afecta a la zona de protección arqueológica de la necrópolis púnica de Villarosa en su límite sur.

El estudio de impacto ambiental incluye, para ambas alternativas, medidas protectoras y correctoras para los impactos detectados entre las que se encuentran la realización de prospecciones arqueológicas (6 catas arqueológicas) y la instalación de 400 m de pantallas acústicas.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 1 por su menor afectación sobre el medio abiótico, perceptual y socioeconómico, siendo la afectación sobre el medio biótico igual en ambas alternativas.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 69 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

El Ayuntamiento de Málaga indica que la alternativa 1 dispone, desde el acceso a la E-15 hasta la N-340, de muros de tierra armada que crean un fuerte impacto visual y una barrera. Considera que debe instalarse una estructura desde el inicio hasta el p.k. 0+300 al ser suelo urbanizable, en el entorno de la calle Julio Camba, en el paso de la N-340 hasta el p.k. 1+060 y en la conexión con el aeropuerto. Señala la necesidad de ampliar algunas de las estructuras previstas de 12 m de luz. Respecto a la alternativa 2, indica que la misma se ha proyectado toda en estructura tal como se solicita para la alternativa 1. Respecto al contenido del estudio de impacto ambiental se considera que el proyecto incide negativamente en las zonas de vigilancia «35-C vía férrea Málaga-Torremolinos» y «39-C loma Gamberiense», que orográficamente conforman la denominada Loma del Aeropuerto, y que deberán ser exploradas mediante catas previas de diagnóstico considerando la potente capa de sedimentos de origen fluvial.

Varias alegaciones particulares recogen afecciones en las alternativas 1 y 2 derivadas de la limitación de accesos a las propiedades colindantes: el posible efecto dique con el consiguiente peligro de inundabilidad; el menor impacto ambiental del trazado en estructura al permitir el aprovechamiento del suelo sobre el que se eleva la misma y la afección acústica.

10370 *RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Ampliación del puerto de Puerto del Rosario», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.*

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 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático 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 Las Palmas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Plan de Ampliación del puerto de Puerto del Rosario» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 13 de mayo de 2002.

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 al órgano ambiental del Gobierno de Canarias, y también a otras Administraciones, organismo y asociaciones previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas las respuestas recibidas.

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

Posteriormente fueron elaborados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas el estudio de impacto ambiental y el proyecto básico de la obra «Ampliación del puerto de Puerto del Rosario». Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, conforme a lo establecido en el artículo 15 del Reglamento mediante los siguientes anuncios: publicación en el BOE número 255, de 24 de octubre de 2003; publicación en el BOC número 212, de 30 de octubre de 2003; publicación en el periódico «La Provincia», el día 22 de octubre de 2003. Así mismo, fueron remitidas copia de ambos documentos al Ayuntamiento de Puerto del Rosario, al Cabildo Insular de Fuerteventura y al Gobierno de Canarias.

El periodo de información pública se dio por finalizado el 5 de diciembre de 2003, sin que se hubiera recibido alegación alguna.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de septiembre de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: el proyecto básico, el estudio de impacto ambiental y un informe de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Revisada esta documentación por la citada Dirección General, se solicitó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas mayor definición en la actuación correspondiente al vial de acceso, siendo remitida por ésta el 12 de abril de 2004 con el título «Addenda al proyecto básico de ampliación del puerto de Puerto del Rosario: Viales de acceso».

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto básico «Ampliación del puerto de Puerto del Rosario» 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.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, 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 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 5 de mayo de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto: Ampliación del puerto de Puerto del Rosario, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto «Ampliación del puerto de Puerto del Rosario» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Caracterización de los materiales a dragar.—Los materiales a dragar deberán caracterizarse, antes del inicio de las obras, conforme las Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles. Para la toma de muestras se recomienda la utilización de aparatos que tomen testigos hasta la profundidad de dragado, con objeto de conocer la granulometría y el grado de contaminación química y bacteriológica de toda la potencia de sedimentos a dragar y, así, poder seleccionar una o varias zonas que sean aptas para la alimentación de playas. El resto de materiales dragados se utilizarán como relleno en las propias obras de ampliación conforme lo indicado en el punto 15.º de las citadas Recomendaciones.

2. Playa de Los Hornos.—Tal y como se indica en el anexo V del proyecto básico, deberá realizarse un proyecto constructivo para la remodelación de la playa de Los Hornos. Dicho proyecto deberá ser aprobado por la Dirección General de Costas. La ejecución material de la obra deberá empezar tan pronto como se hayan obtenido los permisos necesarios, de tal forma que cuando comiencen los dragados proyectados, cuyos materiales servirán como alimentación de la playa, el espigón previsto tenga suficiente desarrollo como para poder contener la arena dragada y depositada en la playa de Los Hornos.

3. Rellenos. Materiales de cantera.—Antes de comenzar los rellenos de las distintas explanadas, deberán estar totalmente construidos los diques y muelles que delimitan dichas explanadas, de tal manera que formen un recinto cerrado que impida la dispersión de la fracción fina de los materiales de relleno. En caso de que por razones de operatividad constructiva no fuera conveniente la realización, previa al relleno, de todo el cierre perimetral, se dispondrán unas cortinas o pantallas antiturbidez, similares a las utilizadas en la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, en sustitución de aquellos tramos aún no construidos. Para que dichas pantallas constituyan una barrera eficaz contra la dispersión de la fracción fina, el francobordo de las mismas deberá tener una altura tal que no sea fácilmente rebasable por el oleaje, y los faldones deberán estar unidos entre sí, deberán tener un ancho que llegue a una profundidad suficiente y estarán debidamente lastrados. Con estas medidas, junto con el requisito indicado en el proyecto de que el material utilizado para el núcleo de los taludes no contendrá finos, se asegura que la transparencia del agua se mantendrá dentro de unos valores aceptables durante la fase de construcción.

Por otra parte, se reutilizarán para el relleno, en la medida de lo posible, todos los áridos generados en la propia obra, que, entre otros, serán los procedentes de los dragados, las escolleras existentes en el actual borde