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 período 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 la 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

de ribera y los que resulten del desmantelamiento otras obras de infraestructura o de defensa.

Los materiales de cantera necesarios para la ejecución de las obras procederán de canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras se hará de acuerdo con el órgano competente del Gobierno de Canarias.

4. Red de drenaje.—Dado que se van a crear unas 25 hectáreas de terrenos ganados al mar, parte de los cuales se destinarán al depósito de graneles sólidos y otras mercancías, se deberá instalar una red de drenaje que recoja las aguas pluviales o, en cualquier caso, una serie de canaletas o conducciones perimetrales que recojan y reúnan las aguas de escorrentía y las dirijan a un tanque de sedimentación o pozo de gruesos antes de su vertido al mar.

5. Afección a las comunidades bentónicas.—En el estudio de impacto ambiental se ha detectado la presencia de cangrejo moro (Grapsus grapsus), especie catalogada como vulnerable, en la zona intermareal que será ocupada por la explanada del borde de Ribera (transectos P1 y P2). Con el fin de minimizar las afecciones a la población de dicha especie, y a falta de una metodología específica para estos casos, se propone que se elabore un plan de actuación, el cual, entre otros aspectos, tendrá en cuenta la época reproductiva de la especie y cualquier otra época especialmente sensible, la factibilidad de capturar ejemplares vivos y trasladarlos a otro hábitat próximo no afectado por las obras, así como la programación o adecuación de la metodología constructiva al fin que se pretende.

Por otra parte, en el informe elaborado por el Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Política Ambiental y remitido a la Dirección general de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias durante la fase de consultas, se indica la presencia de otras dos especies protegidas en las inmediaciones: la fanerógama marina Cymodocea nodosa (sebadales) y la lapa majorera (Patella candei). Dado que en el estudio de impacto ambiental no se han detectado estas especies, será necesario que, antes del inicio de las obras, se realice un estudio sobre la distribución de dichas especies en la zona afectada por las obras.

6. Programa de vigilancia ambiental.—Deberá elaborarse un programa de vigilancia ambiental que contenga los criterios descritos en el capítulo 9 del estudio de impacto ambiental. Este programa deberá describir con suficiente detalle los controles y medidas a realizar, indicando, entre otros aspectos, la metodología, estaciones, frecuencia y plazo de ejecución de los muestreos. Dentro de estos controles, se prestará especial atención a la calidad de las aguas marinas durante la fase de construcción, y a las posibles afecciones a las comunidades biológicas protegidas y a la evolución de la playa de Los Hornos y de playa Blanca durante las fases de construcción y explotación.

Para el control sobre la calidad del agua en el entorno de la actuación, se situarán, al menos, cinco estaciones de muestreo: una en el frente de las actuaciones; otra a levante; dos a poniente, justo en la zona de aguas de baño de las playas Blanca y Los Hornos; y la quinta, que será de referencia, en aguas próximas pero no afectadas por las obras. Los resultados obtenidos en esta última estación permitirán valorar adecuadamente los resultados obtenidos en el resto de las estaciones. Los parámetros a determinar serán los relacionados con la transparencia del agua (turbidez, sólidos en suspensión, etc.), las bacterias entéricas (debido a que se producen vertidos de aguas residuales en el entorno portuario), así como aquellos otros que se detecten en la caracterización de los sedimentos (condición 1) por encima del nivel 1 establecido en las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles». La frecuencia de los muestreos dependerá del ritmo de los rellenos, aunque en la época de baños se estará a lo prescrito en la normativa aplicable, al menos en las dos estaciones situadas a poniente del puerto.

Respecto al seguimiento de las comunidades de cangrejo moro, lapa majorera y sebadales, el programa de vigilancia a aplicar dependerá, por una parte, del plan de actuación sobre el cangrejo moro, esbozado en la condición 5, y por otra de la distribución de las otras dos comunidades. En cualquier caso, este seguimiento se realizará durante la ejecución de las obras y hasta dos años después de finalizadas las mismas.

Por último, en el seguimiento de las playas Blanca y de Los Hornos, se vigilará la evolución en planta de las mismas según un programa de vigilancia específico que se elaborará de acuerdo con la Dirección General de Costas.

7. Documentación adicional.—La Autoridad Portuaria de Las Palmas remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, del compromiso de elaborar, antes del inicio de las obras, los estudios y documentos establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, junto con la partida alzada correspondiente, además de los expresamente indicados en el estudio de impacto ambiental.

Los estudios y documentos referidos son los siguientes:

Caracterización del material dragado definido en la condición 1.

Proyecto constructivo de la Playa de Los Hornos, señalado en la condición 2.

Plan de actuación sobre el cangrejo moro, indicado en la condición 5.

Distribución de las comunidades de Patella candei y Cymodocea nodosa, conforme la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental definitivo, detallado en la condición 6.

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

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 (Ministerio de Fomento)	X
Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias)	X
Viceconsejería de Pesca (Gobierno de Canarias)	X
Dirección General de Política Ambiental (Gobierno de Canarias)	X
Dirección General de Patrimonio Histórico (Gobierno de Canarias)	—
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Facultad de Ciencias del Mar. Campus Universitario de Tarifa	—
Centro Tecnológico Pesquero de Taliarte (Telde. Las Palmas)	X
Cabildo Insular de Fuerteventura	X
Ayuntamiento de Puerto del Rosario	—
Cofradía de Pescadores de Corralero	—
Greenpeace	—
Ecologistas en Acción	—
Asociación Naturista de la Islas Canarias (ANISCAN)	—
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN)	—

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

La Dirección General de Costas considera que la memoria resumen presenta las deficiencias siguientes: no valora el paisaje ni se tienen en cuenta otros aspectos que los puramente portuarios; no analiza la afección del proyecto sobre la playa Blanca; la alternativa propuesta no tiene en cuenta los aspectos derivados de los nuevos tráficos portuarios y del aislamiento del borde marítimo de la ciudad; no estudia los efectos inherentes a la ocupación del fondo marino.

La Dirección General de la Marina Mercante no tienen observaciones de tipo ambiental, habida cuenta que los materiales de dragado se utilizarán como rellenos en la propia obra. Por otra parte, recuerda la necesidad de solicitar informe a Capitanía Marítima de Las Palmas sobre medidas de seguridad durante las fases de ejecución y explotación de las obras.

La Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) comunica que no tiene sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, en un primer escrito, con fecha de salida 12 de septiembre de 2002, realiza una serie de recomendaciones y consideraciones, y propone el estudio de otras alternativas de actuación. Las principales consideraciones que se deberían tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental son las siguientes: justificación y análisis de los recursos naturales a utilizar en un horizonte de 25 años; desarrollo de las distintas alternativas con el mismo alcance que el de la alternativa seleccionada, incluyendo las repercusiones sobre el conjunto de la isla de Fuerteventura y siguiendo los principios del desarrollo sostenible; inventario ambiental detallado y afec-

ciones relativas a las Directivas Hábitat y Aves; evaluación de los efectos sobre las actividades socioeconómicas y usos tradicionales; valoración económica de las medidas protectoras y correctoras y programa de vigilancia ambiental. En un segundo escrito, con fecha de salida 24 de octubre de 2002, adjunta un informe elaborado por el Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Política Ambiental en el que se considera que el proyecto debe adecuarse a los resultados del estudio de impacto ambiental dada la presencia de especies protegidas en las inmediaciones (la fanerógama marina Cymodocea nodosa y la lapa majorera o Patella candei). Además, dicho estudio deberá contener todos los aspectos relacionados con la dinámica litoral y las comunidades y especies marinas.

La Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias considera que la alternativa seleccionada es la que menor impacto paisajístico ocasiona. También indica que se debería realizar un estudio de dinámica litoral mediante el que se valoren los posibles efectos sobre la pesca y el resto de flora y fauna.

El Instituto Canario de Ciencias Marinas del Gobierno de Canarias remite el estudio realizado por la Empresa Trama Ingenieros a petición del mencionado Instituto con objeto de conocer las comunidades y naturaleza de los fondos del puerto de Puerto del Rosario. En dicho estudio se concluye que los fondos del puerto, constituidos mayoritariamente por arenas finas, están bastante degradados como consecuencia del vertido directo de aguas residuales urbanas, presentando escasas biomasa y diversidad.

El Instituto Español de Oceanografía (MCYT) no tiene sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

El Cabildo Insular de Fuerteventura emite una serie de observaciones acerca de la cuantificación de las medidas correctoras o compensatorias, relativas a las modificaciones de la línea de costa y las comunidades marinas, y al volumen y procedencia del material de relleno que se va a utilizar en la obra. Por último, indica que se deben aplicar medidas que reduzcan la contaminación lumínica y la acústica.

ANEXO II

Descripción del proyecto

La isla de Fuerteventura, como el resto de las Islas Canarias, ha tenido un importante desarrollo turístico en los últimos años, lo que se ha traducido en un aumento del tráfico marítimo del puerto de Puerto del Rosario de alrededor del 80 por ciento entre los años 1992 y 1998. Este aumento, junto con las perspectivas de crecimiento, implica la necesidad de ampliación de las infraestructuras portuarias, máxime si se considera la lejanía de la isla de Fuerteventura y las limitaciones del transporte aéreo de mercancías.

La solución adoptada para la Ampliación del puerto consiste básicamente en la prolongación y ensanche del actual espigón o dique de abrigo, el relleno del borde de ribera entre la ciudad y la zona portuaria, la construcción de un muelle paralelo al citado espigón (muelle de cruceros) y la construcción de una dársena deportiva adosada al citado muelle por su cara norte. Esta importante ampliación trae consigo la realización de unas obras complementarias de cierta envergadura tales como la construcción de un vial para el tráfico portuario, el acondicionamiento de la nueva zona de ribera y la regeneración de la playa de los Hornos. Todas estas actuaciones, excepto el vial para tráfico portuario, están descritas en el correspondiente proyecto básico.

Ampliación del espigón.

La ampliación del espigón comprende la prolongación del muelle de atraque actual y la creación de una explanada adosada al mismo.

La prolongación del muelle se realizará siguiendo la misma alineación que el actual, a lo largo de unos 410 metros, con lo que se obtiene una longitud de línea de atraque de unos 930 metros en total. A lo largo del muelle se situarán los atraques de graneles líquidos (gas), graneles sólidos (cemento), contenedores y rampa Ro-Ro. La explanada adosada al muelle tendrá una superficie de unas 8 hectáreas y engloba al espigón actual. Para la realización del conjunto de estas obras se construirán los cierres perimetrales, incluido el muelle. Los cierres perpendiculares a costa, excepto el tramo de conexión entre el dique actual y la prolongación, serán a base de cajones de hormigón prefabricado, para cuya cimentación será necesario realizar dragados en zanja. El cierre paralelo a costa, definido en el proyecto como tramo I, y el tramo de conexión mencionado antes, se realizarán mediante diques en talud. El tramo I tendrá un núcleo de material de cantera todo uno sin finos y estará protegido del oleaje mediante bloques de hormigón de nueve toneladas de peso, previa colocación de dos capas filtro de escollera clasificada.

Muelle de cruceros y dársena comercial.

Enfrentado al muelle descrito anteriormente, se construirá un muelle de cruceros de unos 450 metros de longitud que contará con una rampa Ro-Ro. La tipología constructiva será por medio de cajones de hormigón prefabricados, colocados previo dragado en zanja. Entre este muelle y el descrito antes, se creará una dársena comercial, sensiblemente rectangular y orientada al sur, de una anchura media de 250 metros aproximadamente y una superficie de unas 13 hectáreas. El calado de esta dársena oscilará entre los 8 metros en el interior y los 12 metros en la exterior, previéndose un volumen de dragado de unos 380.000 metros cúbicos, incluida la zona de maniobra.

Borde de ribera.

En el fondo de la nueva dársena comercial se construirá una explanada adosada a la fachada urbana de Puerto del Rosario de unas 5,2 hectáreas, cuyo cierre, de unos 200 metros de longitud y dos alineaciones, se ejecutará mediante dique en talud con el objeto de atenuar la energía del oleaje residual. Alrededor de tres hectáreas de este borde de ribera se destinarán a usos lúdicos, dada su proximidad a la fachada de la ciudad, entre los que se incluye un paseo marítimo de un kilómetro de longitud que, comenzando en el extremo este de la explanada, continúe hasta el final de la dársena deportiva. También se construirá la terminal de cruceros así como otras actuaciones náutico-deportivas.

Dársena deportiva.

En el extremo del muelle de cruceros y abierta hacia poniente, se situará una dársena deportiva con una superficie de agua abrigada de unas 3,75 hectáreas, protegida del oleaje por un dique de abrigo de 190 metros de longitud, con una orientación perpendicular al muelle de cruceros. Dicho dique será en talud, con núcleo de todo uno sin finos y protegido, por su lado expuesto, con bloques de hormigón de 7,5 toneladas y por el lado interior con escollera clasificada de más de una tonelada. En el proyecto no se describen los atraques.

Viales de acceso.

Las nuevas infraestructuras se conectarán con la red viaria exterior (Avenidas de los Reyes de España y de Ruperto González), de acuerdo con la ordenación propuesta, mediante los siguientes tres accesos: al espigón en la plaza de servicios, a la zona de Ribera y al puerto comercial.

Las características de cada uno de estos viales son los siguientes:

Acceso al espigón: este vial, actualmente existente, se ampliará con un trazado que discurrirá paralelo al dique de abrigo y una longitud de 1.100 metros. A la altura de la estación marítima se establecerá una conexión con el vial central.

Acceso al puerto comercial: se creará un nuevo acceso al puerto comercial que minimice las retenciones puntuales de tráfico. Entre las actuaciones previstas, está la remodelación de la primera glorieta de la avenida Ruperto González. La alternativa seleccionada permite un tratamiento más integrador con el entorno urbano sin hipotecar su posible prolongación y el enlace directo con la futura circunvalación sin atravesar la capital majorera.

Acceso a la zona de Ribera: este acceso se conectará con la avenida Reyes de España a través de una nueva glorieta y mediante él se accederá a la nueva terminal de cruceros por el mismo punto por que actualmente se accede a la dársena de embarcaciones deportivas.

Los dos últimos accesos descritos tendrán una sección tipo bulevar de 23 metros de ancho constituido por dos calzadas de 7 metros de anchura separadas por una rambla ajardinada de dos metros y aceras a ambos lados de 3,5 metros de ancho, también ajardinadas.

La cantidad estimada de recursos naturales necesarios para el conjunto de estas actuaciones es de 25.300 metros cúbicos de áridos y tierras y de 45 metros cúbicos de agua.

Regeneración de la playa de Hornos.

Según los estudios incluidos en el proyecto básico, las nuevas obras provocarán la modificación en planta de la playa de Hornos, por lo que dentro del proyecto se incluye la construcción de un espigón de unos 160 metros, hasta la batimétrica de 5 metros, y la aportación de entre 60.000 y 80.000 metros cúbicos de arena con un D_{50} de 0,18 milímetros. Con estas medidas se logra un ancho de playa seca de unos 45 metros y se triplica la longitud actual de la playa.

En resumen, las obras proyectadas suponen la transformación de unas 58 hectáreas de mar, de las cuales 25 se ocuparían mediante rellenos y las 33 restantes se convertirían en aguas abrigadas. El volumen de rellenos necesarios se estima en 1,5 millones de metros cúbicos y se dragarían alrededor de 380.000 metros cúbicos, los cuales se utilizarán como relleno en la propia obra y en la alimentación de la playa de los Hornos.

Por último señalar que en el proyecto básico se han realizado, entre otros, los estudios de clima marítimo, propagación del oleaje y dinámica

litoral, los cuales se describirán en los correspondientes apartados del anexo III de la presente declaración de impacto ambiental.

En principio, el plazo de ejecución estimado es de unos de cinco años. De acuerdo con las previsiones, se puede adelantar que en un primer período, que alcanzará el año 2005, se construirá el atraque de cruceros, la explanada del borde de ribera y una parte de la ampliación del espigón. En el segundo período, que se extenderá hasta finales del año 2007, se terminarán el resto de actuaciones.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

En el estudio de impacto ambiental se describe el inventario ambiental, se identifican y evalúan los previsibles impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos, se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras y se describe el contenido del programa de vigilancia ambiental a corto y medio plazo. El ámbito del estudio se extiende desde la punta del Gavioto hasta la punta de Piedra Cal, accidentes que conforman la ensenada de Puerto del Rosario.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación.

En el estudio de impacto ambiental se indica que la actuación no afecta territorialmente a ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ni a ningún otro espacio protegido. No obstante, señala que la Directiva Hábitats (92/43/CEE) incluye a los «bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda», dentro de los cuales se pueden encuadrar los sustratos blandos existentes en el ámbito de las actuaciones.

Estudio de alternativas.

Se han estudiado tres alternativas que se diferencian fundamentalmente en su ubicación. La alternativa 1 es la solución adoptada, y por tanto la descrita en el anexo II de la presente declaración de impacto ambiental.

La alternativa 2 consiste en mantener las actuales instalaciones y realizar la ampliación al norte de las mismas, en la punta del Gavioto. Dicha ampliación se conforma como una dársena rectangular, sensiblemente paralela a tierra cuya bocana, encauzada por un dique y un contradique, se orienta al sur. Entre la dársena y tierra, se crea una explanada, siendo necesario alrededor de 1,5 millones de metros cúbicos de materiales de relleno. Los dragados necesarios ascienden a unos 155.000 metros cúbicos. En total se crean alrededor de 15 hectáreas de terrenos ganados al mar y se obtienen unas 22 nuevas hectáreas de aguas abrigadas. La dársena deportiva se ubicará en las instalaciones actuales, entre el pantalán y el espigón, compartiendo el espacio con el atraque de buques de pasajeros, cruceros y ferries y descarga de mercancía general.

En la alternativa 3 el nuevo puerto se desplaza aún más al norte que en la alternativa anterior. Concretamente en la ensenada existente entre punta de Las Arenas y la Hondura. La configuración y orientación son similares a las de la alternativa 2, aunque el diseño en planta se ha adaptado a la batimetría del fondo, para conseguir calados apropiados y aprovechar los bajos y promontorios del fondo con objeto de reducir el volumen de relleno. La superficie de tierra ganada al mar es de más de 29 hectáreas y la zona de aguas abrigadas de unas 34 hectáreas. El volumen de materiales de relleno es de alrededor de 4,3 millones de metros cúbicos y el dragado necesario se estima en unos 560.000 metros cúbicos. Como en la alternativa anterior, las actuales infraestructuras portuarias seguirían funcionando como atraque de buques de pasajeros, cruceros y ferries. El puerto deportivo se ubicará en la zona protegida del puerto actual.

Descripción del medio físico.

Climatología: La temperatura es bastante uniforme, oscilando la media anual entre 18,8 y 19,6 grados centígrados. La pluviosidad es muy irregular, lo que, junto con la insolación y los vientos secos y cálidos del sureste hacen que Fuerteventura tenga unas condiciones climáticas áridas. Los vientos dominantes coinciden con el régimen de los alisios, es decir, son del NNE y NE, mientras que los vientos reinantes son del NE.

Clima marítimo: El estudio de clima marítimo procede del realizado para el proyecto. El oleaje se caracteriza por un gran número de calmas y por el predominio de los oleajes del NNE y NE, siendo la altura media de ola del orden de un metro. En la zona de aguas abrigadas solamente se registran oleajes de altura superior a 0,3 metros el cuatro por ciento del tiempo. Para la propagación del oleaje se han aplicado los modelos matemáticos OLUCA-RD y OLUCA-SP.

Dinámica litoral: El estudio de dinámica litoral también procede del realizado para el proyecto. Dicho estudio se ha llevado a cabo con cierta profundidad dado que las obras de ampliación del puerto afectarán al oleaje incidente y en consecuencia a la estabilidad de las playas adyacentes. La metodología utilizada es la desarrollada por el GIOC de la Universidad de Cantabria, habiéndose estudiado la afección a las playas Blanca y de Los Hornos. Para la playa Blanca se concluye que no hay afección sobre su configuración en planta. Sin embargo, para la playa de Los Hornos se prevé un fuerte giro, por lo que será necesario construir un espigón de contención que separe la citada playa del puerto deportivo. Se ha calculado que la longitud necesaria del espigón debe ser de unos 160 metros, entre la playa seca y la batimétrica de 4 metros, y que será necesario el aporte de entre 60.000 y 80.000 metros cúbicos de arena de un tamaño medio de partícula de 0,18 milímetros. Con esto se consigue un ancho de playa seca de unos 40 ó 50 metros y se triplica su longitud actual, obteniéndose un perfil reflejante y con una configuración muy similar a la playa de las Alcaravaneras, en el interior del puerto de Las Palmas. No obstante, estos cálculos deberán revisarse en el proyecto constructivo, en función de la arena disponible para la alimentación.

Sedimentos: Para el estudio de los sedimentos se realizó una campaña de muestreo en febrero de 2002 en la que se muestrearon nueve estaciones mediante corer, todas ellas en el interior de la zona comprendida entre la punta de Los Pozos y el extremo del espigón actual. En cada una de las estaciones se determinó la granulometría, el contenido en carbono orgánico y el potencial redox. En dos de las estaciones se midieron, además, los metales pesados sobre la fracción inferior a 63 micras. Los resultados indican que los sedimentos están compuestos mayoritariamente por arenas (85 por ciento), dentro de las cuales predominan las arenas finas (entre el 41,96 y el 66,55 por ciento). El porcentaje de finos no supera el 10,5 por ciento en ninguna muestra. El contenido en carbono orgánico total es bajo y homogéneo, oscilando entre el 0,1 y el 0,2 por ciento. No obstante, el potencial redox es negativo en todas las muestras, con valores situados entre –45,3 y –129,1 milivoltios. Los metales pesados analizados están todos por debajo del nivel de acción I de las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles», excepto el mercurio en una de las estaciones, que tiene una concentración igual al nivel de acción I, aunque para valorar este resultado hay que tener en cuenta que el dato se refiere a la fracción fina, cuyo porcentaje, en esa estación, es inferior al 10 por ciento.

Otros aspectos.

El estudio de impacto ambiental contiene además información genérica, a nivel del archipiélago, sobre mareas, corrientes y calidad de las aguas, en este último aspecto señala la presencia de vertidos de aguas residuales y la presencia del barranco que desemboca en la punta de Los Pozos.

Descripción del medio biótico.

El estudio de impacto ambiental contiene una descripción más o menos genérica de las comunidades bentónicas de los pisos supralitoral, mesolitoral e infralitoral. A continuación describe los resultados de cuatro transectos de tipo cualitativo realizados en la zona intermareal sobre sustrato rocoso. Dichos transectos se circunscriben dentro del área comprendida entre el espigón y la punta de Los Pozos. Los resultados obtenidos muestran comunidades muy deterioradas aunque menos que en la zona submareal. La única especie protegida detectada en esta franja es el cangrejo moro (Grapsus grapsus). La zona submareal se ha muestreado en los mismos puntos y con el mismo método que los utilizados en la caracterización de sedimentos. Los resultados muestran aún una menor riqueza que la zona intermareal, ya que se trata de sustratos blandos. En general se concluye que tanto la biomasa como la diversidad específica es muy baja y que se observa el predominio de algas pertenecientes al género ulváceas, típicas de ambientes afectados por aguas residuales.

Descripción del medio socioeconómico.

Paisaje: El estudio de impacto ambiental cataloga la zona como de calidad paisajística media y con una fragilidad media-alta.

Estudio socioeconómico: El proyecto se desarrolla en el municipio de Puerto del Rosario cuya población de derecho en 1999 era 20.218 habitantes, el 80 por ciento de los cuales reside en la capital del municipio, siendo la población total de la isla de Fuerteventura de 53.903 habitantes. La principal actividad económica de la isla es la del sector servicios y la construcción, siendo esta última la que ocupa el mayor número de empleados, mientras que el número de empleos en el sector primario ha disminuido drásticamente en los últimos años. Como referencia, la isla de Fuerteventura tiene el diez por ciento de las plazas hoteleras del archipiélago canario, mientras que, según datos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, no existe ningún buque pesquero atracado en el puerto de Puerto del Rosario.

Los usos del entorno de la zona de actuación son el baño, especialmente en los meses de verano, en las playas de Los Hornos y playa Blanca, los usos portuarios y los industriales, destacando las instalaciones de DISA (gas licuado) y el polígono industrial existente al noreste del puerto. La ciudad de Puerto del Rosario, capital de la isla, es eminentemente residencial, con un relativamente bajo impacto turístico (menos del uno por ciento de la isla).

Identificación y valoración de impactos.

La metodología utilizada consiste en identificar los factores ambientales potencialmente afectados por las actuaciones para, a continuación, valorarlos cualitativamente en función de los siguientes conceptos: cuencas espacial y temporal, reversibilidad, magnitud y probabilidad de ocurrencia. Dicha valoración se efectúa sobre las fases de construcción y de explotación. Sobre un total de nueve factores ambientales, el estudio de impacto ambiental considera que se producirán tres impactos severos durante la fase de construcción (geología y geomorfología, comunidades bentónicas y usos existentes) y uno durante la de explotación (actividades económicas) y tres impactos moderados. A modo de conclusión, se hace un resumen de las principales afecciones al medio pero no se valora el impacto global de las actuaciones.

Medidas protectoras y correctoras.

En el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental se describen una serie de medidas protectoras y correctoras durante las fases de construcción y explotación. En el capítulo 10 se resumen las más importantes, según los autores del estudio, las cuales son las siguientes:

Aplicación de la normativa medioambiental vigente durante las tareas constructivas.

No se ocupará ninguna zona litoral fuera de las especificadas en los correspondientes proyectos.

Se recomienda un programa de Gestión de Calidad Ambiental de las actividades portuarias durante la fase de explotación.

Se realizará un proyecto de tratamiento paisajístico que reduzca el impacto visual.

Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental propone un escueto programa de vigilancia ambiental que comprende las fases de construcción y de explotación. Durante la fase de construcción se controlarán, entre otros aspectos, los límites de las zonas de actuación, el nivel de ruidos y la producción de residuos. También indica la necesidad de elaborar un programa de vigilancia específico sobre la calidad del agua, el aire y los sedimentos que se prolongaría durante la fase de explotación Por último, señala que se deberá controlar la aplicación de las medidas correctoras, en especial, la calidad paisajística y la evolución de la playa de Los Hornos.

Así pues, el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Puerto del Rosario» ha analizado el medio físico, biológico y el socioeconómico, contemplando todos los factores ambientales que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras y protectoras que los mitigan.

A través del Condicionado de la presente Declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

10371 *RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón», de la Autoridad Portuaria de Baleares.*

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 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Otros proyectos», del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 antes referido.

Con fecha 28 de noviembre de 2003, Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón, cuya descripción figura en el anexo, consiste, fundamentalmente, en aumentar la longitud de muelle y la anchura de tacones para adaptarlos a las exigencias de la operativa portuaria.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Biodiversidad (Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Balear), Dirección General de Calidad Ambiental y del Litoral (Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Balear), Dirección General de Pesca (Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno Balear), Instituto Español de Oceanografía, Ayuntamiento de Mahón, Ecologistas en Acción y Greenpeace. Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Entre los principales motivos para tomar esta decisión destaca el que las obras tengan lugar en el interior de las actuales instalaciones portuarias, que junto con la pequeña magnitud del proyecto y la ausencia de dragados, hacen que no se prevean efectos adversos significativos sobre la calidad de las aguas ni sobre las comunidades naturales de la zona.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, 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, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón.

No obstante, los materiales de préstamo necesarios para la ejecución del proyecto procederán de canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano que ostente esa competencia en el Gobierno de las Islas Baleares. Así mismo, los residuos que se generen en las tareas de construcción y demolición previstas en el proyecto, se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en la normativa específica de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

La Autoridad Portuaria de Baleares se responsabilizará del cumplimiento de las medidas correctoras propuestas en la documentación presentada.

Madrid, 7 de mayo de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO

Descripción del proyecto

El objeto del proyecto es adaptar las infraestructuras a las necesidades demandadas por las nuevas tipologías de buques que operan en el puerto de Mahón, aumentando la longitud de muelle y la anchura de los tacones.

El muelle existente es de gravedad, constituido por bloques de hormigón con relleno de material granular en su trasdós. El pie del muelle cuenta con una banqueta de hormigón, lo que hace que no sea posible dragar para aumentar el calado, ya que podría producirse el descalce del muelle.

Ante esta situación, la solución que se plantea es una ampliación hacia el mar de la línea de cantil del muelle actual, mediante losa de hormigón apoyada sobre vigas y pilotes hincados in situ, proporcionando así un incremento de la superficie para manejo de mercancías de unos 10.000 metros cuadrados.

Esta solución estructural presenta las siguientes ventajas:

Adaptación de la actual infraestructura a las nuevas tipologías de buques que operan en el puerto de Mahón; se aumenta el calado sin necesidad de modificar o recalzar el muelle existente; es una solución cons-