

en el estudio de impacto; definir las necesidades energéticas reales y el proceso de sustitución de centrales térmicas con bajos niveles de eficiencia y elevadas tasas de contaminación que permita cumplir con los compromisos adoptados por España en el Protocolo de Kioto, y abordar, previamente a la evaluación de impacto ambiental y la aprobación de cualquier proyecto de infraestructura energética en el País Vasco, la elaboración y aprobación del Plan Territorial Sectorial de Infraestructuras Energéticas establecido en las directrices de ordenación territorial en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

ANEXO IV

Ampliación de información al estudio de impacto ambiental

Una vez analizado el estudio de impacto ambiental, se consideró oportuno solicitar al promotor documentación complementaria a efectos de ampliar la información presentada sobre determinadas cuestiones ambientales:

Respecto a la incidencia sobre la contaminación atmosférica evaluada en el estudio de impacto ambiental, se observó, consultado el Instituto Nacional de Meteorología, que los datos meteorológicos utilizados para «rodar» el modelo no eran suficientemente representativos.

Se mantuvieron una serie de reuniones en las que se solicitó al promotor que efectuase una nueva modelización en la que se tuviesen en cuenta los criterios facilitados por el Instituto Nacional de Meteorología para obtener una adecuada representatividad de los datos meteorológicos. Asimismo se consideró necesario incluir, en el estudio de inmisión de contaminantes a la atmósfera, el cálculo de la altura de chimenea en función de la probabilidad de superación de los límites de inmisión establecidos en la Directiva 1999/30/CE, y tener en cuenta las emisiones de la central térmica de ciclo combinado proyectada por BBE en Zierbena.

En junio de 2001, el promotor aportó el documento «Estimación de las Concentraciones Medias Anuales y Máximas Horarias de NO₂» de fecha 24 de mayo de 2001. Este informe se ha elaborado partiendo de los mismos datos y consideraciones que el informe realizado por IDOM de junio de 2000 del proyecto de central térmica de ciclo combinado de «Bahía de Bizkaia Electricidad, Sociedad Anónima», en Zierbena respecto a la evaluación del impacto atmosférico. Por tanto, el análisis de la dispersión de los contaminantes atmosféricos se muestra coherente con el realizado por IDOM para BBE. Finalmente, con fecha 3 de septiembre de 2001, el promotor aportó el informe complementario «Documentación Complementaria al estudio de impacto ambiental. Justificación de la altura de chimenea adoptada» con la intención de recopilar la estimación de la contribución a los niveles de calidad del aire de las emisiones del proyecto, junto con las emisiones de las demás instalaciones en la zona, y las emisiones de los grupos existentes en la central térmica de Santurce, así como justificar la altura de chimenea de 70 m adoptada en el proyecto en la base a los resultados de la modelización de la difusión de la contaminación atmosférica.

La modelización se hace considerando dos situaciones: El funcionamiento conjunto del grupo propuesto por Iberdrola y la central propuesta por BBE, y el funcionamiento del grupo IV de Santurce.

Los criterios asumidos para la modelización fueron los siguientes:

Emplear el modelo físico-matemático de dispersión de penacho gaussiano ISCST3 de la USEPA, que fue empleado tanto en el estudio de impacto ambiental, como en los documentos posteriores con información complementaria.

Considerar cuatro cotas de emisión diferentes (70, 90, 115 y 135 msnm) para el grupo IV de ciclo combinado proyectado, con objeto de determinar la altura de chimenea óptima.

Calcular la nueva matriz de estabilidad con los datos meteorológicos del SODAR correspondientes a la altura de 100 m, de acuerdo con el documento Meteorological Guidance for Regulatory Modeling Applications de la Agencia de Protección Medioambiental Estadounidense (USEPA).

Considerar como relación de oxidación de óxidos de nitrógeno a dióxido de nitrógeno el 75 por 100 para estimar las concentraciones de NO₂.

Aplicando estos criterios y considerando las emisiones conjuntas del grupo propuesto por Iberdrola y la central propuesta por BBE, el modelo aportó los siguientes resultados:

La aportación de las concentraciones medias anuales de ambas centrales es muy reducida en todo el territorio. En las estaciones de medida de la red del Gobierno Vasco, los valores son inferiores a 1 µg/m³, realmente reducidos frente a los valores de inmisión actuales de 23-73 µg/m³ de media anual de NO₂ (1998). Los valores máximos de las concentraciones medias anuales de NO₂ debidas a las emisiones de las dos centrales se producen en las cimas de los montes próximos, monte Serantes, alcanzando

los 10 µg/m³ con una cota de emisión de 70 m, no obstante inferior a los 40 µg/m³ de NO₂ que establece la Directiva 1999/30/CE como límite para este contaminante. Los resultados obtenidos con las distintas cotas de emisión difieren de forma mínima. No obstante, las medias anuales de NO_x en el monte Serantes pueden alcanzar los 13,3 µg/m³. Esta cifra sigue siendo inferior a los 30 µg/m³ de NO_x (valor medio anual) que establece la citada directiva 1999/30/CE para protección de los ecosistemas.

En cuanto al percentil 99,8, la incidencia sobre las zonas habitadas es también muy reducida. En los puntos donde están situadas las estaciones de medida del Gobierno Vasco se obtienen concentraciones de 9,7/26,5 µg/m³ de NO₂, valores muy inferiores a los 200 µg/m³ de NO₂ que establece como límite para el percentil 99,8 la Directiva 1999/30/CE.

Sin embargo, en la cima del monte Serantes, en condiciones atmosféricas desfavorables (estabilidad atmosférica F y direcciones de viento de NNW y ENE) las concentraciones de NO₂ que prevé el modelo pueden ser bastante elevadas. No obstante, aplicando el modelo químico de transformación de NO_x en NO₂, en el monte Serantes se alcanzan valores entorno a los 125 (g/m³ en la cima, con un área de influencia muy reducido que disminuye ligeramente con el aumento de la cota de emisión. Este valor es inferior a los 200 µg/m³ de NO₂ que establece como límite para el percentil 99,8 la Directiva 1999/30/CE para el año 2010.

Por tanto, aun funcionando las dos centrales conjuntamente, se cumplirán los criterios de calidad del aire más exigentes, establecidos por la citada Directiva para el año 2010. Únicamente en la cima del monte Serantes y sólo en condiciones atmosféricas extremadamente desfavorables, se podrán registrar concentraciones elevadas. No obstante, conviene matizar los supuestos utilizados en el modelo para obtener estos resultados del percentil 99,8. El modelo de difusión da altas concentraciones de óxidos de nitrógeno en este monte, sin embargo la concentración real de NO₂, calculada anteriormente, se ha efectuado de acuerdo con los siguientes condicionantes:

Del porcentaje de NO₂ que sale por la chimenea, 5 por 100 del total de NO_x.

La conversión de NO_x en NO₂ depende de la concentración de ozono.

La concentración de ozono en el monte Serantes es conocida e igual a 90 µg/m³ (suministrada por la Dirección de Calidad Ambiental del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco).

La concentración real de NO₂ debido a la conversión de NO_x será por tanto la relación de pesos moleculares NO₂/NO, por la concentración de fondo del ozono, más la concentración de fondo del NO₂, en este monte, a la que habrá que añadir el 5 por 100 del total de NO_x que sale por la chimenea.

En cuanto a la justificación de la altura de chimenea óptima para el grupo IV de ciclo combinado proyectado, las gráficas que recogen los resultados de la modelización, muestran que a medida que aumenta la cota de emisión, se produce un acusado descenso del máximo percentil 99,8 de las concentraciones horarias de NO₂ hasta una cota de 90 m. Para mayores cotas de emisión, solamente existe una ligera variación del percentil 99,8.

422

RESOLUCIÓN de 12 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «ampliación del muelle de poniente del puerto de Almería», de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Autoridad Portuaria de Almería-Motril, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió, con fecha 14 de

junio de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, y también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de noviembre de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Almería-Motril las respuestas recibidas.

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

Con fecha 5 de febrero de 2001, la Autoridad Portuaria de Almería-Motril remite un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental informando de una modificación en la configuración en planta de la solución que figuraba en la Memoria-resumen. Dicha modificación será tenida en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental.

Elaborados por la Autoridad Portuaria de Almería-Motril el Estudio de Impacto Ambiental y el anteproyecto (Anejo 3 del Estudio), fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 1 de febrero de 2001, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Durante el período de información pública no se presentó ninguna alegación.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 14 de marzo de 2001, la Autoridad Portuaria de Almería-Motril remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: El anteproyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Con fecha 13 de noviembre de 2001, la Autoridad Portuaria de Almería-Motril envía un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, al que adjunta la propuesta final para la ejecución del proyecto. Esta solución final es similar a la mencionada anteriormente, y que fue la considerada en el Estudio de Impacto Ambiental. Con respecto a esta última, la solución propuesta suprime el quiebro del dique de abrigo y el espigón o contradique. Por consiguiente, al tratarse del mismo ámbito de actuación y ser una obra de similares características y de menor envergadura que la inicial, el Estudio de Impacto Ambiental es adecuado para evaluar los efectos ambientales de la nueva solución propuesta.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería, de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Operaciones de dragado

El resultado de la caracterización de los materiales a dragar, efectuado de acuerdo con las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, elaboradas por el CEDEX y adoptadas por el Ente Público Puertos del Estado, ha puesto de manifiesto que la totalidad del material pertenece a la categoría I, es decir que sus efectos químicos y biológicos sobre el agua de mar son prácticamente nulos, por lo que, de acuerdo con las citadas recomendaciones, puede verterse libremente al mar.

No obstante, se considera conveniente que, en la medida que sea posible, todo ese material se destine a usos productivos. En este sentido, el material dragado se utilizará como relleno de la nueva explanada portuaria.

2. Relleno de la explanada. Materiales de préstamo

De acuerdo con lo expresado en la Condición 1, los materiales procedentes de las operaciones de dragado se utilizarán para el relleno de

la nueva explanada. Dado que el volumen del dragado es insuficiente para completar todo el relleno previsto, el resto del material, así como los materiales necesarios para la construcción de las nuevas estructuras, procederá de canteras en explotación debidamente autorizadas. En el caso de utilizarse materiales procedentes de la cantera propuesta en el Estudio de Impacto Ambiental, en la zona de Castell del Rey, se deberán establecer, de acuerdo con la recomendación realizada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, las oportunas medidas correctoras durante la fase de explotación y realizar un plan de restauración de la zona afectada. Estas actuaciones deberán contar, en su caso, con la conformidad de la citada Consejería.

El relleno de la explanada se efectuará una vez completado el cierre perimetral de la misma, al objeto de minimizar la dispersión de partículas.

La apertura de nuevas canteras para la obtención de materiales de construcción, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos de la Junta de Andalucía competentes en la materia.

3. Calidad del agua

Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de medida de los parámetros utilizados para determinar la calidad del agua. Estos parámetros son los que, a tal efecto, aparecen en el programa de vigilancia ambiental que figura en el Estudio de Impacto Ambiental. Los valores obtenidos se tomarán como referencia para los sucesivos controles.

Durante la fase de construcción, y a la terminación de ésta, se llevarán a cabo las medidas y controles que se establecen en el programa de vigilancia ambiental (Condición 5). Cuando estas medidas se desvíen más de un 15 por ciento de los valores fijados como referencia, y ello sea achacable a las obras del proyecto, la Autoridad Portuaria de Almería-Motril adoptará las medidas precisas para corregir la situación, procediendo, si ello fuera preciso, a la paralización de las obras.

La forma en que se realizarán estas medidas, y los puntos en los que se llevarán a cabo, se detallan en la Condición 5.

En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes, de manera que se cumpla la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertidos de productos o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo y París, Londres y Marpol).

4. Protección de la playa del Zapillo

Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una batimetría de la playa que servirá de referencia para el posterior seguimiento y control de la evolución de la misma. Este seguimiento se realizará según se indica en la Condición 5.

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

5. Programa de vigilancia ambiental

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

Calidad del agua:

Durante el desarrollo de las unidades de obra que se realicen en el medio marino se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros referidos en la Condición 3. Los puntos donde se efectuarán estos muestreos, que serán los mismos que los de la campaña señalada en la citada Condición 3 para determinar los valores de referencia, son los que figuran en el Estudio de Impacto Ambiental y que se denominan: dársena comercial, extremo del muelle de poniente y zona de ampliación. A ellos se añadirá un nuevo punto de control en la playa del Zapillo, en la zona cercana al espigón situado en el extremo de poniente de dicha playa, aproximadamente sobre la batimétrica de -6 metros.

Se realizarán tres medidas en cada uno de los puntos de muestreo: Superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán semanalmente mientras duren las operaciones de dragado y quincenalmente durante el resto de la obra que se lleve a cabo en el medio marino. Una vez finalizadas las obras se prolongaran estas medidas, con carácter mensual, durante el año siguiente a la finalización de las obras del proyecto. Los informes serán mensuales, y se emitirán cada trimestre durante la fase de construcción y semestralmente a partir de su finalización.

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

Playa del Zapillo:

De acuerdo con lo expresado en la Condición 4, antes del comienzo de las obras se realizará una batimetría de la playa del Zapillo, que será tomada como situación de referencia.

Para garantizar la estabilidad de dicha playa se llevará a cabo un control de la evolución de la misma, mediante la realización de un seguimiento batimétrico periódico, comparándose los resultados con la batimetría correspondiente a la situación de referencia. Este seguimiento se realizará, con carácter anual, durante los cinco años siguientes a la construcción de las estructuras que puedan afectar a la playa. Es decir, en este caso, el seguimiento comenzará cuando se complete en su extremo de levante el dique de abrigo proyectado.

Si durante el seguimiento batimétrico de la playa se detectaran pérdidas de material significativas o modificaciones relevantes de su configuración en planta, la Autoridad Portuaria de Almería-Motril llevará a cabo las actuaciones necesarias para subsanar la situación originada.

6. Documentación adicional

La Autoridad Portuaria de Almería-Motril remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Los documentos referidos son los siguientes:

Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua, reseñada en la Condición 3.

Batimetría de la playa del Zapillo, citada en la Condición 4.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la Condición 5.

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, 12 de diciembre de 2001.—La Secretaria general de Medio Ambiente, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM)	—
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante (M. Fomento)	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía)	X
Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía)	—
Dirección Gral. Instituciones del Patrimonio Histórico (Junta de Andalucía)	—
Departamento de Biología Animal y Ecología (Universidad de Granada)	—
Departamento de Ecología (Universidad de Málaga)	—
Instituto Español de Oceanografía	X
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea (CSIC)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo (Univ. de Málaga)	—
Ayuntamiento de Almería	—
Cofradía de Pescadores de Almería	—
ANDALUS. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	—
Ecologistas en Acción	—
DUNA. Coordinadora Ecologista Almeriense	—
La Alzabara, Asociación Cultural Ecológica	—
Grupo Ecologista Mediterráneo (GEM)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Greenpeace	—

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

La Dirección General de Costas indica que se debe analizar la influencia del proyecto sobre la costa, siendo necesario realizar un estudio básico de la dinámica litoral y determinar la capacidad de transporte litoral, el balance sedimentario y la evolución de la línea de costa. Señala que se ha de cumplir lo dispuesto en la Ley de Costas y en su Reglamento de aplicación. Propone que se realice un estudio bionómico de la zona.

La Dirección General de Recursos Pesqueros, Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) comunica que no tiene observaciones que realizar al proyecto.

La Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento) señala que antes de realizar los rellenos previstos en el proyecto debe completarse el cierre del recinto donde se verterá el material de relleno. Sugiere que se evite, en la medida de lo posible, el vertido al mar del material procedente del dragado. Así mismo, manifiesta que estas actuaciones deberán ser informadas por la Capitanía Marítima de Almería en lo que se refiere a la seguridad en la navegación.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía) considera necesario establecer medidas correctoras para evitar la contaminación atmosférica por la emisión de partículas en suspensión. Se debe estudiar la incidencia del proyecto sobre los fondos y sobre la línea de costa. Indica que la zona de cantera propuesta en el área de Castell del Rey se halla en una zona de especial interés paisajístico, por lo que se deben estudiar alternativas a la misma y, en todo caso, establecer medidas correctoras y realizar un plan de restauración paisajística de la zona afectada.

El Instituto Español de Oceanografía señala que no tiene sugerencias que realizar sobre los efectos ambientales del proyecto.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El Plan Director del Puerto de Almería, realizado en 1996, advertía de un déficit de áreas de almacenamiento, llegándose a la conclusión de que la configuración actual presenta una descompensación de superficie de depósito, frente a la línea de atraque, estimada en 75 metros cuadrados por metro lineal de muelle.

El mantenimiento del tráfico de graneles sólidos es objetivo primordial de la Autoridad portuaria de Almería-Motril, en tanto que son materias primas (abonos) o productos básicos (cemento) para la economía de la provincia y, consecuentemente, su falta o imposibilidad para la exportación produciría efectos muy negativos en la economía de la zona.

El Plan Director concluía también en la necesidad de crear una nueva terminal de carga general ro-ro que permitiera el proceso de contenedores en condiciones modernas de operación, así como una zona de actividades logísticas, actualmente inexistente. Otra carencia del puerto es la falta de conexión ferroviaria, lo que unido a la proximidad del centro urbano de Almería y a las presiones para la apertura del muelle de Levante al uso ciudadano (proyecto Puerto-Ciudad), dejan como única alternativa al crecimiento del puerto el ensanche del dique de Poniente.

En la actualidad, pasados cuatro años desde la redacción del Plan Director, se ha puesto de manifiesto que el incremento de ancho propuesto en dicho Plan Director para el muelle de Poniente (100 metros) es insuficiente a la vista del desarrollo actual del puerto. Por una parte las previsiones de tráfico de graneles sólidos se han visto superadas por la realidad de los últimos años, pasándose de un incremento anual previsto del 2

por 100 a cerca de un 5 por 100. Por otra, el creciente desarrollo del norte de África unido a la futura conexión ferroviaria del puerto con el exterior hacen que se deba reconsiderar la ampliación de poniente tal como estaba propuesta.

En el Estudio de Impacto Ambiental se han contemplado una serie de alternativas, considerando incluso la posibilidad de crear dos nuevas dársenas con bocanas independientes. Finalmente, se ha optado por la solución que se describe a continuación:

El abrigo de la nueva dársena se realiza mediante un dique vertical exento, formado por cajones de hormigón cimentados sobre una banqueta de escollera con núcleo de todo uno de cantera. La longitud de este dique será de 1.250 metros, y su alineación será paralela a la del actual dique de poniente. Sobre él se dispondrá un espaldón que coronará a la cota + 7,50 metros.

En el lado de levante del dique exento se deja una bocana de 300 metros para el tráfico comercial y en el de poniente otra de 100 metros de anchura para permitir el acceso de los barcos pesqueros a su dársena. La anchura de la nueva dársena se ha fijado en 550 metros, de modo que pueda revirar un buque Panamax, de acuerdo con las especificaciones contenidas en la ROM 3.1-99 «Recomendaciones para el proyecto y construcción de accesos y áreas de flotación». En buenas condiciones podrán entrar buques mayores revirando fuera de la dársena.

La nueva explanada adosada al actual dique de poniente, al abrigo del dique exento que se acaba de describir, tendrá una anchura de 450 metros, lo que dará lugar a la futura plataforma comercial del puerto de Almería con una superficie de 49 hectáreas y un muelle con 1.100 metros de línea de atraque y calado mínimo de 14 metros.

Para el relleno de esta explanada se necesitará un volumen aproximado de 7.500.000 metros cúbicos. Este material procederá de préstamo de canteras y del dragado de la propia dársena. El volumen de material a dragar se estima en 1.500.000 metros cúbicos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El puerto de Almería se encuentra situado dentro de la unidad natural limitada por los acantilados del Cañarete al este y el cabo de Gata al oeste. En esta unidad, el mayor aporte de sedimentos proviene del río Andarax y, en menor medida, de otras ramblas de la zona. Desde sus desembocaduras, los sedimentos se desplazan por efecto de la dinámica litoral hacia ambos límites en donde, a causa de los acantilados, se adentran en el mar. Este sistema mantiene un equilibrio estable.

El Estudio incluye un análisis de clima marítimo en alta mar a partir del cual, mediante la aplicación de un modelo matemático de propagación, estima las características del oleaje incidente en el puerto. Se aprecia que los oleajes dominantes en alta mar, direcciones este y oeste, raramente superan los 0,5 metros de altura significativa cuando alcanzan el puerto; esto es debido a la pérdida de energía que sufren en su propagación por efecto de la configuración de la línea de costa y de la batimetría. Las mayores alturas significativas, entre 1 y 2 metros, proceden de direcciones próximas al sector sur.

La caracterización de los materiales a dragar, realizada de acuerdo con las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles», ha puesto de manifiesto que todas las muestras están por debajo del nivel de acción I, por lo que pertenecen a la categoría I, cuyos efectos sobre la fauna y flora marina son nulos. En cuanto a la granulometría, los sedimentos son arenas de diferentes tipos, con escaso contenido en finos.

Para determinar las características físico – químicas de las aguas marinas, el Estudio incluye un análisis de la calidad del agua en la zona de influencia del proyecto, realizado mediante la toma de muestras en tres puntos localizados en: la dársena comercial, el extremo del muelle de poniente y la zona de ampliación.

Con relación al nivel de ruido, se han realizado medidas diurnas y nocturnas en los siguientes puntos: Autoridad Portuaria, muelle de ribera y parque Nicolás Salmerón. El Estudio considera que las obras previstas no van a tener incidencia, en lo que a ruido se refiere, sobre el entorno urbano de Almería próximo al puerto, ya que el hecho de que la carretera de salida de Almería a Aguadulce discorra rodeando el puerto, hace que los propios niveles de ruido que allí se registran predominen sobre los generados por la actividad portuaria. Esta situación se mantendrá durante las obras de ampliación del puerto.

Por lo que se refiere al medio biótico terrestre, el Estudio afirma que la zona de influencia de la ampliación del puerto de Almería carece de todo tipo de vegetación, ya sea arbórea o arbustiva.

En cuanto a la fauna terrestre, el Estudio presenta un inventario en el que se observa que son las aves la clase que más abunda, tratándose, en general, de especies de paso.

Con relación al medio marino, el Estudio señala que todas las biocenosis presentes sufren un fuerte deterioro debido tanto a la propia construcción del puerto, como a la gran cantidad de desechos y vertidos de todo tipo. Sobre la flora marina indica que la presencia de fanerógamas («Posidonia oceánica» y «Cymodocea nodosa») es escasa y en avanzado estado de regresión. En cuanto a las algas, están presentes algunos tipos de algas rojas, pardas y verdes, destacando en estas últimas la abundancia de «Codium bursa».

Por lo que se refiere a la fauna, la escasa cobertura vegetal señalada hace que no abunden las zonas de puesta y alevinaje, por lo que la presencia de peces es, generalmente, ocasional.

Sobre el medio socioeconómico, el Estudio cita como pilares principales de la economía de la zona el turismo y los cultivos en invernaderos.

El Estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos significativos previstos sobre el medio ambiente, como consecuencia de las fases de construcción y explotación del proyecto.

Sobre la incidencia del proyecto en la calidad del agua de mar, el Estudio considera que este efecto se limita al posible aumento de turbidez producido por las operaciones de dragado y la formación de la explanada. Ya se ha señalado que la caracterización de los materiales a dragar ha puesto de manifiesto que estos pertenecen a la categoría I, es decir, que sus efectos químicos y biológicos sobre la fauna y flora marinas son nulos.

Por lo que se refiere a los efectos del proyecto sobre la dinámica litoral, el Estudio afirma que la situación del puerto es tal que no se prevé afección alguna sobre el transporte de sedimentos. Por otra parte, dada la longitud del dique y su disposición respecto a la playa del Zapillo, el posible basculamiento de ésta se considera insignificante.

Los impactos sobre la fauna y flora de la zona son considerados por el Estudio como mínimos, reduciéndose a los efectos del dragado sobre el hábitat de las comunidades bentónicas. A este respecto menciona el impacto positivo consistente en la creación del hábitat asociado a las nuevas estructuras.

Con relación a la incidencia del proyecto sobre el medio socioeconómico, el Estudio resalta como aspectos positivos que la ampliación del puerto supondrá un incremento en la actividad económica local, y que contribuirá a la generación de empleo.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería ha analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsible impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

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

423

RESOLUCIÓN de 13 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental, sobre el «Aprovechamiento hidroeléctrico en competencia de proyectos en el río Bibey», término municipal de Porto, Zamora, promovidos por «Exergía, Sociedad Limitada», y «Endesa Generación, Sociedad Anónima».

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 de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las