

674

RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz», 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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

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 citado Reglamento, remitió con fecha 17 de julio de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto Plan de ampliación del Puerto de La Luz.

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 22 de diciembre de 2000, 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.

Elaborados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas el proyecto básico y el Estudio de Impacto Ambiental, bajo el título Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz, correspondiendo ambos a la Memoria-resumen antes citada, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 22 de junio de 2001, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Así mismo, esta documentación fue enviada al Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria para que emitiesen los informes que estimaran oportunos.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 7 de agosto de 2001, la Autoridad Portuaria de Las Palmas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en el proyecto Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz 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.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

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 Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Playa de Las Alcaravaneras.—Una de las actuaciones previstas es la remodelación y mejora de la playa de Las Alcaravaneras, para lo cual se prevé la aportación de un volumen de arena estimado en 36.500 metros

cúbicos. Se plantean distintas alternativas en cuanto a la procedencia de la arena: zona posterior de la propia playa; acopios existentes en el puerto, procedentes de operaciones de dragado, para futuros rellenos y zona exterior del puerto, lado este del dique Reina Sofía.

Dadas las características granulométricas que presenta cada alternativa, la Autoridad Portuaria de Las Palmas optará por obtener la arena de aportación en la zona posterior de la playa, fuera de la playa activa. La arena necesaria para rellenar la citada zona de playa no activa, una vez que sea extraída de esta zona la arena utilizada para la ampliación de la playa, procederá de los acopios existentes en el puerto; si la Autoridad Portuaria decidiera utilizar para este fin arena de la zona exterior del puerto, deberá realizar, previamente, una caracterización de dicho material según la metodología indicada en las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles».

A la finalización de esta actuación 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 6.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas 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.

2. Relleno de explanadas. Materiales de préstamo.—Al objeto de minimizar la dispersión de materiales en el agua, con el consiguiente aumento de turbidez, las operaciones de relleno, necesarias para conformar las nuevas explanadas portuarias, se realizarán una vez que se haya completado el cierre perimetral de cada una de las explanadas proyectadas.

En el caso de que para la ejecución de alguna de las actuaciones previstas fuera preciso efectuar rellenos, y no fuera viable la realización de un cierre perimetral, los rellenos se llevarán a cabo utilizando granulometrías suficientemente gruesas (material seleccionado) de tal forma que se minimice la dispersión de finos en el medio marino.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de explanadas se obtendrán de las excavaciones previstas para la urbanización de la zona logística de La Isleta, actuación ésta contemplada en el proyecto denominado «Plan director de actuaciones terrestres e interiores del Puerto de La Luz», cuya Evaluación de Impacto Ambiental fue objeto de la Resolución de 26 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente («Boletín Oficial del Estado» número 95, de 20 de abril).

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

3. Lugar de Importancia Comunitaria Área Marina de La Isleta.—Los motivos por los que el Gobierno de Canarias ha incluido el Área Marina de La Isleta en su propuesta de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) para su inclusión en la Red Natura 2000 son la presencia de la tortuga boba (*Caretta caretta*), considerada como especie prioritaria, y del delfín mular (*Tursiops truncatus*), considerado como especie de interés comunitario.

La delimitación de este LIC, según la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, no incluye ninguna de las zonas en las que se plantean las obras contempladas en la ampliación del puerto. Además, la zona marítima de La Isleta no es lugar de desove de la tortuga ni de reproducción del delfín, no existiendo tampoco constancia de que esta zona forme parte de una ruta migratoria destacada con presencia masiva de individuos de dichas especies.

No obstante, dado que el único efecto de la actividad portuaria sobre estas comunidades se reduce a la posible incidencia que el tráfico marítimo pudiera tener sobre las mismas, la Autoridad Portuaria de Las Palmas establecerá rutas de acceso al puerto en zonas que, siendo funcionales y operativas, produzcan el menor impacto posible sobre los valores ambientales del LIC Área Marina de La Isleta. La determinación de estas zonas se realizará de acuerdo con la Dirección General de la Marina Mercante, como órgano competente en la materia, y con la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, como gestor del LIC.

4. Calidad del agua.—Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de medida de los principales parámetros habitualmente utilizados para determinar la calidad del agua: temperatura, salinidad, pH, oxígeno disuelto, sólidos en suspensión, nitritos, nitratos, fósforo total, metales pesados e hidrocarburos. En el punto de medida próximo a la playa de Las Alcaravaneras se medirán, además, los siguientes parámetros: coliformes totales, coliformes fecales y estreptococos fecales. Los valores obtenidos se tomarán como referencia para los sucesivos controles.

Durante la fase de construcción, y a la terminación de las obras, se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental (Condición 6). Cuando estas medidas se desvíen más

de un 15 por ciento de los valores establecidos como referencia, y ello sea achacable a las obras del puerto, la Autoridad Portuaria de Las Palmas adoptará las medidas precisas para corregir la situación creada.

La forma en que se realizarán estas medidas, y los puntos en los que se llevarán a cabo, se detallan en la Condición 6.

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).

5. Protección del patrimonio arqueológico.—Antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica en la que se detallará la situación de los barcos hundidos y los posibles restos de interés arqueológico, si los hubiere, en las zonas previstas para las obras. El informe con los resultados de esta prospección deberá incluir una cartografía con la ubicación de todos los pecios y soluciones sobre el destino de cada uno de ellos. Este informe se entregará a la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, del Gobierno de Canarias y al Cabildo Insular de Gran Canaria, para que determinen sobre la necesidad de elaborar un proyecto de restauración arqueológica. En este proyecto, si fuera necesario, se incluirá un inventario de los yacimientos arqueológicos existentes en la zona y se detallarán los trabajos de campo a realizar. Este proyecto deberá contar con la conformidad de los referidos organismos.

6. 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 Las Palmas su contenido y conclusiones. Este programa de vigilancia ambiental integrará el correspondiente programa que figura en el punto 6 del Estudio de Impacto Ambiental, y verificará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en el punto 5.10 del mismo.

Playa de Las Alcaravaneras: De acuerdo con lo expresado en la Condición 1, a la finalización de la actuación correspondiente al proyecto de remodelación y mejora de la playa de Las Alcaravaneras se realizará una batimetría de la misma, que será tomada como situación de referencia.

Para garantizar la estabilidad de la playa de Las Alcaravaneras 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. Dado que las obras exteriores del puerto no afectan a la estabilidad de la playa, este seguimiento se realizará, con carácter anual, hasta transcurridos cinco años desde la finalización de la actuación.

Si transcurridos los cinco años se comprueba que la configuración de la playa no ha sufrido modificaciones significativas, se dará por finalizado el seguimiento batimétrico de la playa de Las Alcaravaneras.

Si, por el contrario, 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 Las Palmas llevará a cabo las actuaciones necesarias, con los pertinentes aportes de arena, para subsanar la situación originada.

Por otro lado, según las conclusiones del «Proyecto Básico de la Marina de Las Palmas», enviado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con posterioridad a la remisión del expediente, será necesario que la playa reciba unos 80.000 metros cúbicos de arena para evitar el retroceso de la línea de playa en la zona norte de la misma. Si bien, dada la escasa magnitud del oleaje y del transporte sedimentario en la zona, este retroceso, caso de producirse, tendrá lugar al cabo de varios años.

Así pues, la Autoridad Portuaria de Las Palmas, aún después de finalizar las campañas de seguimiento señaladas en este condicionado, realizará las actuaciones que se requieran para restablecer la situación inicial de la playa cuando ésta haya sufrido alguna modificación relevante de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

Calidad del agua: Durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros citados en la Condición 4. Los puntos donde se efectuarán estos muestreos, que serán los mismos que los de la campaña de medida inicial mencionada en dicha Condición 5 para determinar los valores de referencia, son los siguientes: dos puntos en la dársena exterior, uno de ellos en las proximidades del muelle de Astican y el otro en la bocana, entre la prolongación sur del dique Reina Sofía y el contradique exterior; un punto en dársena interior,

entre el muelle de Santa Catalina y el muelle de León y Castillo; un punto en las proximidades de la playa de Las Alcaravaneras, a unos 200 metros de la línea de costa en la zona media de la playa; un punto en el interior de la Marina de Las Palmas. Cuando comiencen las obras exteriores al dique Reina Sofía, se añadirá un punto de muestreo en la zona de la península del Nido, aproximadamente en la mitad de la futura dársena que se creará al abrigo del dique de la Esfinge.

Se realizarán tres medidas en cada uno de los puntos de muestreo: superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán quincenalmente mientras duren las obras, y mensualmente durante los dos años siguientes a la finalización de las obras del proyecto. Los informes serán trimestrales durante la fase de obras y semestrales a partir de su finalización.

Si durante los dos años siguientes a la finalización de las obras se observasen variaciones sustanciales con respecto a la calidad de las aguas previa a las mismas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ampliará a otros dos años la realización estas medidas de control.

En el caso de que durante los dos años siguientes a la finalización de las obras no se observasen variaciones sustanciales con respecto a la calidad inicial de las aguas, y sin obligatoriedad de remitir informes a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recomienda que la Autoridad Portuaria de Las Palmas 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.

7. Documentación adicional.—La Autoridad Portuaria de Las Palmas 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:

Batimetría de referencia de la playa de Las Alcaravaneras, señalada en la Condición 1.

Informe sobre la caracterización del material de dragado en la zona exterior del dique Reina Sofía, según se indica en la Condición 1, si se optara por emplear este material en la playa de Las Alcaravaneras.

Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua, reseñada en la Condición 4.

Informe sobre la prospección arqueológica de la zona, con el correspondiente dictamen de la Dirección General de Patrimonio Histórico, y proyecto de actuación arqueológica, de acuerdo con la Condición 5, si la citada Dirección General determinara la necesidad de su elaboración.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la Condición 6.

Antes de la entrada en servicio de las nuevas instalaciones, la Autoridad Portuaria de Las Palmas remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, las nuevas rutas de acceso al puerto según figura en la Condición 3.

Con carácter informativo, la Autoridad Portuaria de Las Palmas remitirá a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, copia de todos los estudios, informes y documentación a los que se alude en las Condiciones 6 y 7 de esta Declaración de Impacto Ambiental, y en los plazos que en ella se señalan.

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, 20 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, 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
Capitanía Marítima en Las Palmas	X
Viceconsejería de Pesca (Gobierno de Canarias)	—
Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Cabildo Insular de Gran Canaria	X
Centro Tecnológico Pesquero de Taliarte	—
Facultad de Ciencias del Mar. Departamento de Biología	—
Instituto Español de Oceanografía	X
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria	—
Cofradía de Pescadores Puerto de La Luz	—
Ecologistas en Acción	—
Asamblea Movimiento Ecologista de Canarias (AMEC)	—
ASCAN-Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza ..	—
Coordinadora Ecologista «El Daño»	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Greenpeace	—

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

La Dirección General de Costas indica que es preciso contemplar otras alternativas para el muelle de pasajeros previsto, ya que la ubicación propuesta dificulta el libre uso de la franja litoral urbana que se proyecta dotar a la ciudad. Considera necesario determinar la procedencia de la arena a aportar a la playa de las Alcaravaneras, y estudiar la compatibilidad de dicha playa con la marina de Las Palmas. Señala también la necesidad de realizar un estudio de dinámica litoral, y un estudio bionómico del área afectada. Los proyectos constructivos de las obras previstas en la ampliación, dice, deberán contener todos los estudios y la documentación señalados en la Ley de Costas y en su Reglamento.

La Dirección General de Recursos Pesqueros, Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) considera que es necesario realizar un estudio de la influencia de las nuevas estructuras sobre la dinámica litoral, así como una evaluación de las comunidades bentónicas en las zonas afectadas por las obras. Sugiere que se analice el efecto del vertido de los materiales de relleno sobre los recursos vivos de la zona.

La Dirección General de la Marina Mercante solicita que se determine si están previstas operaciones de dragado y posterior vertido del material dragado.

La Capitanía Marítima en Las Palmas señala que no tiene comentarios que hacer sobre el proyecto.

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Las Palmas entiende que, al tratarse de un Plan, su evaluación ambiental no exime de las correspondientes evaluaciones de cada proyecto. Indica que debe llevarse a cabo la evaluación de la cantera de la que se extraerán los materiales de obra.

El Cabildo Insular de Gran Canaria manifiesta que la ampliación propuesta incumple con algunas de las directrices del Plan Insular, en concreto con la futura ampliación y estructuración del Frente Marítimo de la ciudad. Por ello señala la necesidad de que las obras proyectadas esperen a la aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación del Frente Marítimo de Levante.

El Instituto Español de Oceanografía sugiere que se estudie la influencia de las nuevas estructuras sobre la dinámica litoral (oleaje y corrientes), y que se lleve a cabo una evaluación de las comunidades bentónicas en las zonas afectadas por las obras. Indica que debe analizarse el efecto del vertido de los materiales de relleno sobre los recursos vivos de la zona.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto recoge el conjunto de obras previstas para la ampliación del Puerto de La Luz en un horizonte de veinte años, por lo que la descripción y definición de cada una de las actuaciones se realiza a un nivel básico, que en este caso se considera suficiente a los efectos de evaluar la posible incidencia ambiental individual de cada una de ellas y la global del conjunto, tanto en sus fases de ejecución como en servicio.

La realización de estas nuevas obras de infraestructura portuaria se justifica en el proyecto con base a diversos trabajos previos de planificación portuaria y pronóstico de evolución del tráfico marítimo, que se recogen en el «Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Las Palmas», aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 1 de agosto de 2001.

A continuación se mencionan las actuaciones contempladas en el proyecto, junto con una descripción de sus características principales:

Dique de la Esfinge:

Tiene una orientación sensiblemente norte-sur y una longitud de 1.866 metros, que es la suficiente para abrigar las aguas y los muelles dedicados a las actividades logísticas del puerto. Se trata de un dique a construir mediante fondeo de cajones flotantes a una profundidad aproximada de 20 metros. Estos cajones estarán cimentados en una banqueta de escollera, de sección variable en función de la batimetría, que en esta zona podría alcanzar cotas alrededor de los 35 metros.

Desde el punto de vista de los recursos que esta actuación podría consumir, las unidades de obra más importantes son las siguientes:

Hormigón en masa: 947.000 metros cúbicos.
Núcleo (escollera sin clasificar): 1.400.000 metros cúbicos.
Escollera clasificada: 467.000 metros cúbicos.
Pavimento: 41.000 metros cuadrados.

Ocupación aproximada superficie fondo marino: 220.000 metros cuadrados.

Se trata de una obra de ampliación crucial, debido a las necesidades de superficie abrigada y de explanadas protegidas para el desarrollo del puerto en su parte nordeste. En este sentido, su objeto principal no es proporcionar línea de atraque operativa, sino abrigar las aguas de la futura dársena exterior del puerto y permitir la creación de las nuevas «Explanadas del Nido y la Esfinge», también contempladas en este «Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz».

Explanada de la Esfinge:

Consiste en una explanada de casi 60.000 metros cuadrados, dotada de línea de atraque, cuyos usos estarán estrechamente vinculados con la Zona Franca existente en la Península del Nido.

Las unidades de obra más importantes son las siguientes:

Hormigón en masa: 43.070 metros cúbicos.
Núcleo (escollera sin clasificar): 28.601 metros cúbicos.
Pavimento: 59.959 metros cuadrados.

Ocupación aproximada de superficie de fondo marino: 60.000 metros cuadrados.

Explanada del Nido:

La superficie que se creará es de, aproximadamente, 300.000 metros cuadrados, dotada de línea de atraque en su perímetro, y en cuya zona norte podrá albergar usos y actividades relacionadas también con la Zona Franca de la Península del Nido.

Los recursos previstos para esta actuación son los siguientes:

Hormigón en masa: 141.653 metros cúbicos.
Núcleo (escollera sin clasificar): 142.528 metros cúbicos.
Pavimento: 330.057 metros cuadrados.

Ocupación aproximada superficie fondo marino: 330.057 metros cuadrados.

Prolongación del dique Reina Sofía.

La tipología prevista es de dique vertical, con unos 1.500 metros de longitud. Su alineación es continuación del actual dique Reina Sofía en dirección sensiblemente sur. El proceso constructivo está previsto mediante cajones flotantes fondeados en una banqueta sobre escollera a la cota -20,00 metros. Este calado se mantendrá constante en toda la prolongación del dique, variando la sección, sensiblemente trapezoidal, con la profundidad.

En cuanto a las necesidades materiales de las unidades de obra más importantes, cabe señalar las siguientes:

Hormigón en masa: 762.000 metros cúbicos.
Núcleo (escollera sin clasificar): 1.130.500 metros cúbicos.
Escollera clasificada: 249.000 metros cúbicos.
Pavimento: 33.000 metros cuadrados.

Ocupación aproximada superficie fondo marino: 144.000 metros cuadrados.

El objeto principal de esta actuación es mejorar las condiciones de agitación de las dársenas interiores del puerto y de los atraques situados en el lado naciente del muelle de León y Castillo, principalmente frente a los oleajes del tercer cuadrante. Como efecto secundario, aunque no menos importante, esta actuación podrá permitir un aligeramiento significativo de las estructuras marítimas exteriores de la futura Marina de Las Palmas, no sólo en cuanto a su sección transversal sino incluso en lo que a su disposición en planta se refiere, pues al estar situada en aguas abrigadas ya existe mucha mayor libertad en este sentido. Lo mismo se

puede decir en cuanto a las estructuras marítimas de borde en el nuevo Frente Marítimo de Levante de la ciudad, en el tramo situado entre la Marina y el Barranco Guinguada.

Muelle de Pasajeros de Las Palmas:

Arrancará del emplazamiento aproximado del antiguo muelle de Las Palmas (que en la actualidad ha desaparecido por las obras de relleno que en su día se realizaron para la ejecución de la actual Avenida Marítima). Funcionalmente se prevé un contradique que, junto con la prolongación del dique Reina Sofía, servirá para mejorar el resguardo de las aguas interiores de la bahía, con la posibilidad de poder ser utilizado, con la realización de las adecuadas obras complementarias, para atraque de los buques de pasajeros. Esto podría suponer, además, una cierta recuperación de un uso tradicional en la zona, al estar situado, como ya se ha dicho, donde estuvo el antiguo muelle de Las Palmas.

Los recursos previstos por las unidades de obra más relevantes son los siguientes:

Hormigón en masa: 19.700 metros cúbicos.

Relleno: 200.000 metros cúbicos.

Núcleo (escollera sin clasificar): 134.500 metros cúbicos.

Escollera clasificada: 68.000 metros cúbicos.

Pavimento: 44.000 metros cuadrados.

Ocupación aproximada superficie fondo marino: 32.000 metros cuadrados.

Ampliación de la Marina de Las Palmas.

Esta actuación se sitúa en el emplazamiento del actual Muelle Deportivo, junto a la Avenida Marítima. Constará de un dique principal de abrigo que cierra el puerto por el este y se quiebra para dejarlo totalmente cerrado por el lado norte, lindando con la playa de Las Alcaravaneras. Posee también un contradique, con orientación oeste-este, y un dique central paralelo al dique principal. La alineación del dique principal, en el tramo que linda con la playa de Las Alcaravaneras, se proyecta con dos aberturas al objeto de eliminar las posibles ondas largas y mejorar la renovación de las aguas interiores. Además, se proyecta para que pueda integrarse con la playa como complemento para su disfrute por los bañistas.

Los requerimientos materiales más importantes previstos para llevar a cabo esta actuación son los siguientes:

Hormigón en masa: 26.768 metros cúbicos.

Núcleo (escollera sin clasificar): 2.184.460 metros cúbicos.

Escollera clasificada: 850.840 metros cúbicos.

Ocupación: 257.172 metros cuadrados.

Dotación de una nueva Franja Litoral Urbana.

Esta actuación constituye una vieja aspiración de la ciudadanía a la que tanto la Autoridad Portuaria de Las Palmas como el Ayuntamiento de la ciudad quieren dar una respuesta adecuada. Aunque todavía no existe ningún proyecto concreto mediante el que pueda ofrecerse una imagen de la remodelación a realizar, las obras consistirán, esencialmente, en ampliar el frente marítimo ganando terrenos al mar, con un tratamiento de borde que sea escasamente reflejante del oleaje y que permita el contacto físico con el mar.

Esta actuación Puerto-Ciudad se desarrollaría a lo largo de una franja con una anchura media del orden de 80 metros, destacando entre los usos previstos: Actividades de ocio marítimo-terrestre, espacios libres abiertos, deportivos, culturales y comercial de baja intensidad.

Si bien esta descripción constituye una definición imprecisa, en la medida en que la actuación no está formalmente planificada ni proyectada, puede entenderse como suficiente a los efectos de considerar sus posibles afecciones ambientales.

Una previsión realista de los recursos necesarios podría ser la siguiente:

Hormigón en masa: 10.707 metros cúbicos.

Relleno: 1.038.560 metros cúbicos.

Núcleo (escollera sin clasificar): 873.784 metros cúbicos.

Escollera clasificada: 340.336 metros cúbicos.

Ocupación aproximada de superficie de fondo marino: 300.000 metros cuadrados.

Acondicionamiento y mejora de la playa de Las Alcaravaneras.

Se trata de mejorar la funcionalidad de la playa para el disfrute de la ciudadanía. Para ello se prevé aumentar su anchura media en unos 25 metros, mediante una simple alimentación de la zona activa con arena subterránea de la parte superior del estrán. Esta arena, a su vez, se sustituirá por arena limpia procedente bien del dragado de las aguas portuarias exteriores al dique Reina Sofía, o bien de acopios de material dragado en las aguas del puerto en el año 1999. El volumen total aproximado de arena que es necesario aportar es de 36.500 metros cúbicos.

El acondicionamiento de los terrenos de la nueva zona logística de La Isleta (que es una de las actuaciones contempladas en el «Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz», complementario con respecto a las actuaciones de este «Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz») proporcionará la totalidad de los materiales de relleno y escolleras necesarios para las obras de infraestructuras portuarias. es decir, la realización de las infraestructuras previstas no sólo no requiere la explotación de canteras fuera de la propia zona portuaria, sino que puede constituir el destino final de los productos de las excavaciones necesarias para hacer operativas las nuevas zonas logísticas de La Isleta.

El volumen total de materiales para rellenos y escolleras previstos para el conjunto de obras e infraestructuras portuarias, interiores y exteriores, a extraer de la zona desclasificada del Paisaje Protegido de La Isleta, asciende aproximadamente a 23.278.000 de metros cúbicos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

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

En el área donde se llevarán a cabo las actuaciones contempladas en el presente proyecto no existe ninguna zona protegida por los instrumentos previstos en la legislación, ni asentamientos de especies protegidas.

En el entorno inmediato de la zona de actuaciones, y sin que éstas afecten su delimitación, se localiza el LIC del Área Marina de La Isleta (ES7010016), cuyo propósito es la protección de las especies *Caretta caretta* (tortuga boba) y *Tursiops truncatus* (delfín mular), que no resultarán directamente afectadas por las obras previstas. Las medidas de protección a adoptar, en su caso, por la administración competente dentro del área del LIC, estarán previsiblemente relacionadas con el tráfico marítimo.

El Estudio señala que en las proximidades del área de actuación se encuentra el Paisaje Protegido de La Isleta, que tampoco resultará afectado puesto que su finalidad es la protección paisajística de los conos y la superficie volcánica existente, que en nada se verán alterados por las obras previstas.

En la zona recientemente desclasificada de este Paisaje Protegido (Ley 11/199, de 13 de mayo) es donde está prevista la extracción de las escolleras y materiales de relleno para las actuaciones contempladas en el proyecto. Esta actividad es conforme con el propósito de dicha Ley que, entre otros fines, pretende hacer posible las actividades extractivas cuyo destino sea las obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria.

En relación con las comunidades vegetales, el Estudio señala que las especies de algas identificadas se han encontrado siempre representadas por grupos aislados y dispersos. Así mismo, indica que no se ha detectado la presencia de fanerógamas marinas.

En cuanto a la fauna marina, el Estudio ha identificado e inventariado las especies presentes en el área de actuación. Se trata, por lo general, de especies de escaso interés ecológico. En las zonas supralitoral y mesolitoral las comunidades se reducen a algunos moluscos gasterópodos del género *Patella* (lapas) y a crustáceos decápodos del género *Grapsus* (cangrejos). En la zona infralitoral se mantiene la misma pobreza, en cuanto a número de especies se refiere, aunque aumenta, en cierta medida, la diversidad específica. Así, junto a especies de peces que suelen ser frecuentes en lugares con un cierto grado de deterioro ambiental, también es posible identificar especies macrobentónicas sésiles como los moluscos bivalvos de los géneros *Anomia*, *Ostreola* y *Pseudochama radians* y del crustáceo cirrípedo *Megabalanus*.

El Estudio dice que, entre las actuaciones proyectadas, no se contempla la realización de dragados. La única excepción a esto es la posible obtención de 36.500 metros cúbicos de arena de la zona de aguas exterior al dique Reina Sofía, con objeto de alimentar artificialmente la playa de Las Alcaravaneras. En el estudio de impacto ambiental específico sobre esta actuación (contenida en el anejo número 5) se plantea dicha alternativa junto con la de utilizar para ese fin una parte de la arena acopiada en el puerto.

Para valorar los potenciales impactos ambientales que las actuaciones previstas podrían producir en las aguas abrigadas del puerto, el Estudio ha utilizado modelos numéricos de propagación de oleaje, corrientes y marea. De las simulaciones realizadas se concluye que las nuevas obras de infraestructura portuaria apenas modificarán las condiciones actuales de agitación y las corrientes en el interior de las dársenas portuarias, pues estas ya se encuentran suficientemente abrigadas de los oleajes rei-

nantes. Esto se traduce, particularizando en la playa de Las Alcaravaneras, en que ésta no sufrirá ninguna modificación apreciable tanto en su forma en planta y en su perfil transversal, como en lo que se refiere a la calidad de sus aguas, respecto de su actual situación. Es decir, las obras proyectadas no producirán una alteración apreciable de las actuales condiciones de uso y calidad de la playa y sus aguas de baño.

En cuanto a las afecciones que se pueden producir en la configuración morfológica de la costa adyacente a la zona del proyecto, el Estudio afirma que se trata de un tramo de costa totalmente rigidizado por estructuras marítimas de protección frente al oleaje, por lo que no es posible que pueda ser modificada en modo alguno. El único elemento natural presente en dicho tramo de costa, además de la playa de Las Alcaravaneras ya mencionada, es el Barranco Guiniguada, que, según las simulaciones realizadas, tampoco verá alterado en absoluto su actual régimen de aportación y distribución de sedimentos a lo largo de la costa, puesto que su desembocadura está situada fuera de la zona de influencia del efecto de difracción que sufrirá el oleaje como consecuencia de la presencia de las nuevas estructuras marítimas, especialmente la prolongación del dique Reina Sofía y el nuevo Muelle de Pasajeros de Las Palmas.

Los modelos numéricos que se han utilizado permiten establecer que la puesta en suspensión de partículas finas de los materiales a emplear en la colocación de escolleras (pues los rellenos se realizarán en recintos previamente cerrados), apenas puede extenderse más allá del propio lugar de realización de las obras, y en ningún caso fuera de las aguas portuarias, tratándose pues de un fenómeno meramente local y acotado en el tiempo.

El Estudio considera que las comunidades marinas se verán afectadas, principalmente, en cuanto a la ocupación del fondo que las obras suponen, y, durante la fase de ejecución de las obras, por las partículas en suspensión que pueda haber en el agua, descartándose cualquier tipo de incidencia apreciable o significativa más allá de la estricta localización de las zonas de obras.

No obstante lo anterior, el Estudio valora como positivo el que las nuevas obras de infraestructura, si bien afectan a las comunidades marinas por el mero hecho de su implantación física sobre el fondo, también proporcionarán un sustrato apropiado para comunidades más diversas en el futuro.

En relación con el paisaje, si bien es evidente que las actuaciones son perfectamente perceptibles, sobre todo las situadas en la bahía frente a la ciudad de Las Palmas, se realizarán en un medio totalmente caracterizado por construcciones, edificios y obras portuarias, por lo que el impacto paisajístico se considera poco significativo.

No se prevén impactos ni afecciones de ningún tipo sobre elementos del patrimonio histórico ni sobre restos arqueológicos.

En cuanto a los efectos socioeconómicos, el Estudio afirma que las actuaciones del proyecto tendrán un efecto positivo sobre el empleo, y sobre la actividad económica en general, de la ciudad y de la isla.

El Estudio propone una serie de medidas correctoras y protectoras, fundamentalmente durante las fases de ejecución de las diferentes actuaciones, y concluye con un Programa de Vigilancia Ambiental.

Consideraciones sobre el Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental justifica la necesidad de ampliar las instalaciones del Puerto de La Luz desde la perspectiva de mejorar su operatividad para la manipulación de contenedores y actividades logísticas, así como de la conveniencia de desarrollar un frente marítimo portuario para una mejor integración Puerto – Ciudad en su borde común.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz» ha analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto.

Cada uno de los apartados del inventario ambiental ha sido estudiado con suficiente detalle, considerándose correctamente caracterizado el medio, en sus diferentes aspectos, y enumerando los factores más importantes a considerar a la hora de identificar y valorar posibles impactos y diseñar medidas protectoras, correctoras o compensatorias que los mitigan. Así mismo, han sido estudiados todos los puntos que fueron señalados en la fase de consultas (Anexo I de la presente Resolución).

En general, puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan. En este sentido cabe destacar los siguientes aspectos:

En relación con el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Área Marina de La Isleta, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias comunicó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas que la delimitación del citado LIC no incluye ninguna de las zonas en las que se plantean las obras contempladas en la ampliación del puerto.

Con posterioridad a la remisión del expediente, la Autoridad Portuaria de Las Palmas envió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un ejemplar del «Proyecto Básico de la Marina de Las Palmas»,

en el que se detallan y amplían los datos que sobre esta actuación figuran en el proyecto «Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz». En este proyecto básico se incluye un anejo denominado «Estudio de la incidencia de las obras sobre el entorno», en el que se pone de manifiesto que el principal efecto de la construcción de la Marina de Las Palmas sobre la playa de Las Alcaravaneras será la reducción de la altura de ola incidente, concluyéndose que la playa mantendrá la forma del perfil de equilibrio actual y experimentará un giro tendiendo a avanzar en su extremo sur, por lo que será necesario llevar a cabo un aporte de arena estimado en unos 80.000 metros cúbicos. Dada la reducida magnitud del oleaje y del transporte de sedimentos en la zona, serán necesarios varios años (temporales) para que este giro sea notorio.

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

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Durante el período de información pública a que fueron sometidos el Proyecto Básico y el Estudio de Impacto Ambiental no se presentó ninguna alegación.

Además de esta exposición al público, la Autoridad Portuaria de Las Palmas remitió la citada documentación a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y al Cabildo Insular de Gran Canaria, para que realizaran las observaciones y comentarios que estimaran conveniente. A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos que figuran en el único informe recibido, el de la Viceconsejería de Medio Ambiente.

La Viceconsejería de Medio Ambiente señala que las canteras de donde se obtengan los materiales para la ejecución del proyecto deberán contar con todas las autorizaciones pertinentes. Sugiere que se evalúen los efectos de las obras sobre el Lugar de Importancia Comunitaria de La Isleta, en concreto sobre las poblaciones de delfín mular (*Tursiops truncatus*) y de tortuga boba (*Caretta caretta*). Considera insuficientes los puntos de muestreo empleados para el estudio de las comunidades marinas; en concreto, dice, el estudio de la fauna y flora marina se ha hecho de forma muy superficial, careciendo de una cartografía de las praderas de fanerógamas marinas. Indica que la actuación del Muelle de Pasajeros puede ocasionar una menor capacidad de renovación de las aguas interiores, produciéndose una pérdida de la calidad de las mismas que, en el caso de la playa de Las Alcaravaneras, daría lugar a que no fueran aptas para el baño. Sobre esta playa señala que debe determinarse la procedencia de la arena de aportación, y que es necesario un estudio de dinámica litoral para garantizar la estabilidad de la playa a la finalización de las obras. Dice que las operaciones de dragado y de rellenos pueden incidir negativamente sobre la actividad pesquera de la zona. Califica de ambiguas las medidas correctoras propuestas. Con relación al programa de vigilancia ambiental, considera importante que se especifiquen los parámetros a medir y la frecuencia de las observaciones para determinar la calidad de las aguas de baño en la playa de Las Alcaravaneras. Indica que se echa en falta alguna referencia a los numerosos pecios (barcos hundidos) de la zona.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

675

ORDEN de 20 de septiembre de 2001 por la que se modifica la Orden de 1 de marzo de 1999 por la que se establecen las bases reguladoras de las becas de colaboración con la antigua Dirección General de Comercio Interior.

Por Orden de 21 de enero de 2000 del Ministerio de Economía y Hacienda («Boletín Oficial del Estado» de 11 de febrero) fue modificada la Orden de 1 de marzo de 1999 («Boletín Oficial del Estado» de 5 marzo) que establecía las bases reguladoras de las becas de colaboración con la antigua Dirección General de Comercio Interior, hoy Dirección General de Política Comercial tras el Real Decreto 1371/2000, de 19 de julio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Economía.

Estas becas de colaboración son gestionadas por la Administración General del Estado con objeto de asegurar idénticas posibilidades para