

3. Respecto a la presencia de avifauna, la Consejería argumenta lo siguiente:

No es posible definir ciertos puntos ocupados por aves esteparias, ya que la zona en la que desarrollan su ciclo vital, depende de diversos condicionantes: tamaño de los bandos, necesidades alimentarias, refugio, presión antrópica, etc., y queda definido como el triángulo La Roda-La Gine-ta-Barrax.

La zona de ubicación del aeropuerto queda enmarcada dentro de un área de 9.354 has con una densidad de avutardas de 0,5-1 individuo/km<sup>2</sup>, según el estudio de ETI (1994) para la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Los censos primaverales de 2003 los Servicios Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente señalan, dentro de los límites del aeropuerto, un núcleo reproductor con 14 avutardas. Las áreas esteparias, muy reducidas como consecuencia de la implantación de regadíos, se localizan en gran medida en la zona de ubicación del aeropuerto. Los datos de estos y otros estudios, reflejados en los informes de la Dirección General de Medio Natural, definen el territorio de ubicación del aeropuerto como un hábitat real para la especie y no potencial, donde debido a la escasa capacidad de recolonización de nuevas zonas por la especie pueden alcanzarse densidades por encima de la capacidad de carga del medio.

La inexistencia de Planes de Conservación para especies catalogadas no es un argumento que justifique no llevar a cabo acciones destinadas a protegerlas de acuerdo con la Ley 9/1999. Asimismo, y a pesar de que el territorio carece de rango de protección legal, los censos que confirman la presencia de la especie son suficientes para señalar el interés de la zona para aves esteparias.

Por tanto, concluye que considera necesario, en base a la legislación vigente, un estudio de alternativas de ubicación del proyecto. En caso de no existir dichas alternativas, se justificará, y se complementará el actual proyecto con medidas correctoras y compensatorias acordes con su magnitud, incluyendo un plan de seguimiento de estas medidas con un plazo no inferior a 4 años tras la finalización de las obras.

Adicionalmente, plantea un estudio de viabilidad técnica para ubicar parte de las instalaciones proyectadas en los terrenos situados entre la autovía y el ferrocarril.

El promotor, Alfa Bravo S.L. realizó, en Febrero de 2004 un último Informe de Aclaraciones como contestación al escrito elaborado por Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha con fecha de 6 de febrero de 2004. En dicho informe se pretende aclarar las opiniones del promotor respecto a las consideraciones hechas por la Consejería de Medio Ambiente con objeto de verificar y argumentar esencialmente el porqué de la ubicación prevista y los condicionantes ambientales que, independientemente de lo que indique la DIA, asumiría el proyecto. Los aspectos más destacables de dicho informe son los siguientes:

1. Respecto a la justificación del emplazamiento elegido, el documento elabora un análisis de alternativas a partir del estudio de los factores limitantes para la ubicación, el análisis macroterritorial y el estudio detallado de las alternativas posibles (La Gine-ta, La Roda y Valdeganga). Este análisis concluye que dados los condicionantes que establece la especial configuración topográfica de la provincia de Albacete y la existencia del espacio aéreo de la base militar de los Llanos, la única opción válida según los mismos es La Roda, que presenta condiciones adecuadas desde el punto de vista ambiental si se toman medidas correctoras, cautelares y de vigilancia ambiental.

2. Alfa Bravo S.L. señala la viabilidad del proyecto teniendo en cuenta que la afección del aeropuerto es de un 17% del área de interés para la avifauna definida por la Junta. Además, se cuestiona la diferencial presencia de aves esteparias en base a que el estudio realizado por ETI data de 1994, no aporta nada nuevo acerca de que la zona es de Importancia para las aves y que posee una densidad media similar a la Comunidad Autónoma. El promotor encarga un nuevo estudio sobre la avutarda en una superficie de afección de 464 km<sup>2</sup> (zona de ocupación del aeropuerto y de afección por ruidos a núcleos reproductores), obteniéndose unos primeros resultados sobre densidades en diversas zonas, concluyéndose que en la Zona de Influencia la densidad poblacional es inferior a la media albaceteña, con lo que pone en duda la afirmación de que el área de ocupación sea una de las de mayor densidad de la provincia.

3. Debido a razones de absorción de vientos y compatibilidad del espacio aéreo, que fijan la dirección de la pista de vuelos, no es posible encajar el aeropuerto ni parte alguna del mismo en la zona comprendida entre la línea de F.F.C.C. Madrid-ValenciaAlicante- Murcia y la A-30 sin proceder previamente a la eliminación de las mismas.

4. Alfa Bravo S.L. se compromete a elaborar, ejecutar y controlar un Programa de Medidas Complementarias, que contemplan: compensación por pérdida de hábitats encaminado al abandono de áreas de cultivos, mejora del barbecho tradicional, barbecho con leguminosas, etc.; protección

de la avifauna esteparia con mejoras de la implantación de aguiluchos, rehabilitación de colonias de cernícalo primilla, restauración de áreas cercanas a la vegetación de ribera, bebederos para gangas y ortegas, regulación del pastoreo y conservación de bosquetes de vegetación climática. También se definirá un Plan de Seguimiento durante al menos 4 años después de la finalización del Proyecto, integrado en el Programa de Vigilancia Ambiental, que evalúe la implantación y efectividad de las medidas tomadas, así como otros aspectos de interés en las fincas que se acojan a las medidas agroambientales.

## 6837

*RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Accesos ferroviarios a las explanadas de los muelles de la ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior», de la Autoridad Portuaria de Bilbao.*

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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

El proyecto «Accesos ferroviarios a las explanadas de los muelles de la ampliación del puerto de Bilbao en el Abra Exterior», pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, antes citada (concretamente a los especificados en el apartado c «construcción de líneas de ferrocarril del grupo 7 «Proyectos de infraestructuras»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Autoridad Portuaria de Bilbao remitió, con fecha 4 de diciembre de 2003, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que el Órgano Ambiental evalúe y determine la tramitación posterior que, en su caso, corresponda.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó, con fecha 18 de diciembre de 2003, a diferentes organismos su opinión acerca de la oportunidad de que esta actuación fuera sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, teniendo en cuenta las características del proyecto. La consulta se refería, asimismo, a los aspectos ambientales que, a su juicio, debiera considerar el titular del proyecto en el estudio de impacto ambiental, así como las posibles alternativas de actuación.

El contenido ambiental de las respuestas a estas consultas se recoge en el anexo a esta Resolución.

El proyecto consiste en la definición de la red ferroviaria dentro de las explanadas de muelles de la ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior. Dicha red en su conjunto presenta una longitud total de 8.984 metros a ejecutar en cinco fases.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto no se observa la potencial existencia de impactos ambientales significativos que precisen un proceso de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, el proyecto de construcción definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 11 de marzo de 2004, resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Accesos ferroviarios a las explanadas de los muelles de la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior», siempre que se desarrolle conforme al trazado propuesto en la Memoria-resumen presentada en diciembre de 2003.

Madrid, 15 de marzo de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO

## Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Costas .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación y Medio Ambiente del Gobierno Vasco .....	X
Ayuntamiento de Santurtzi .....	—
Ayuntamiento de Zierbena .....	X

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente señala que la red ferroviaria a construir se ubica íntegramente dentro de la zona portuaria, y sirve a un proyecto que ya fue objeto del procedimiento de evaluación de impacto ambiental mediante la preceptiva declaración de impacto ambiental publicada en el BOE de 13 de julio de 1992.

Considera que la afección medioambiental que puede esperarse del proyecto en cuestión, no está relacionada con las competencias de esa Dirección General por lo que no presenta objeciones al mismo.

La Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco manifiesta que de conformidad con la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, el proyecto promovido por la Dirección General de Ferrocarriles únicamente se encontrará sometido al previo procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando afecte a suelo no urbanizable, puesto que la actuación propuesta supera los 2 km de longitud.

Considera, sin perjuicio de lo anterior, que durante la ejecución de las obras previstas en el proyecto de referencia deberán adoptarse una serie de medidas protectoras y correctoras entre las que destacan: control del arrastre de vertidos u otras sustancias contaminantes que incidan negativamente sobre las aguas portuarias; gestión de los residuos generados en las diferentes labores; almacenamiento temporal en recipientes adecuados de los aceites usados y cualquier otro tipo de residuo peligrosos; control para que no se produzca dispersión de contaminantes en el medio receptor por parte de los sobrantes de excavación destinados a su depósito como «relleno»; limpieza rigurosa del área una vez finalizada la obra, etc.

El Ayuntamiento de Zierbena indica que las principales afecciones medioambientales vienen generadas por los trabajos de ampliación de los muelles que ya tienen su preceptiva declaración de impacto ambiental, por lo que no es necesaria una nueva declaración para el proyecto de accesos ferroviarios.

Considera que sería preciso elaborar y aprobar por la administración competente un estudio que contemple los efectos medioambientales y de otra índole que la propuesta pudiera producir, con establecimiento de medidas correctoras o condiciones de implantación y funcionamiento precisas, en las que se incluyan los previsibles efectos sonoros sobre los núcleos habitados. Asimismo, debería contemplarse o preverse la ejecución de infraestructuras básicas de carácter lineal (suministro de agua, telefonía, electricidad, etc), en paralelo a los accesos planteados.

Por último el Ayuntamiento solicita a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental copias de los informes y documentación que los solicitantes presenten, referentes a las sugerencias propuestas en este informe, así como notificación de los términos y resoluciones finales que se establezcan en el presente procedimiento, a los efectos oportunos.

6838

*RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Prolongación del muelle norte de Izar, Puerto Real», promovido por Izar Construcciones Navales, S. A.*

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 establece 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 Prolongación del muelle Norte de Izar, Puerto Real se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Cualquier cambio

o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente», del anexo II del Real Decreto Legislativo antes referido.

Con fecha 23 de septiembre de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria resumen del citado proyecto, que incluía sus características y ubicación, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Prolongación del muelle Norte de Izar, Puerto Real, se justifica por la necesidad de disponer de una mayor longitud de atraque para liberar el trabajo realizado en el dique seco, aumentando así la producción final del astillero. El proyecto consiste en la prolongación del actual muelle Norte en unos 204 metros, al cual irá adosada una explanada de unos 50 metros de ancho, donde se ubicarán los equipos necesarios para el armamento final de los buques construidos en el dique seco.

Para la construcción del muelle se ha optado finalmente por una solución tipo pilotes, debido fundamentalmente a que es la que mejor se adapta técnicamente al terreno, ya que existen paleovaguadas. La superficie adosada al muelle ocupa una superficie de unos 10.000 metros cuadrados y supone un relleno de todo-uno de 144.000 metros cúbicos aproximadamente. Dichos materiales procederán de las canteras de la sierra de San Cristóbal, cuya naturaleza es calizo-arenisca, y serán cribados antes de su vertido al mar para limitar el contenido de finos. El volumen del dragado, necesario para la ejecución del proyecto, se estima en unos 67.500 metros cúbicos de fangos pertenecientes a la categoría I según los análisis realizados con motivo del dragado general de la dársena ejecutado en el año 2002, conforme las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles». Todo el material dragado se verterá al mar, en el lugar que indique Capitanía Marítima, siendo la distancia presupuestada en el proyecto de entre 12 y 14 millas náuticas, lo que en principio, permite llegar a zonas situadas en fondos de 30 o más metros.

En la documentación presentada se incluye, además, una breve descripción de los impactos sobre el medio, concluyendo que el proyecto, al realizarse en el interior de una dársena, no supondrá más que una incidencia puntual y sus efectos no trascenderán apenas los límites de la actuación. En lo referente al patrimonio arqueológico, se indica que con motivo del dragado general antes referido, se realizó el control establecido en la normativa que le es de aplicación.

Con posterioridad a la memoria resumen, se recibió el estudio denominado «Estudio básico de dinámica litoral del área afectada por la modificación del muelle Norte en la dársena de IZAR, Puerto Real (Cádiz)» realizado por Ingenieros y Técnicos Consultores S.L. (I.T.C.), concluyendo que los efectos del proyecto sobre el hidrodinamismo y la dinámica litoral se pueden considerar como nulos.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento), Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía), Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía), Consejería de Cultura (Junta de Andalucía), Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Instituto de Investigaciones Pesqueras (CSIC), Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía (CSIC), Ayuntamiento de Puerto Real, Ayuntamiento de Cádiz, Cofradía de Pescadores de Cádiz, Ecologistas en Acción y Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas.

La Dirección General de Costas no presenta objeciones al proyecto, aunque indica que habría que conocer con más detalle la composición de los materiales a dragar y, en su caso, buscarles un destino más útil, en la regeneración de playas, que el vertido al mar.

La Dirección General de la Marina Mercante indica que el procedimiento para el vertido al mar de los materiales de dragado no es correcto por cuanto debe cumplir con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previa caracterización según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles».

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, considera que, según la normativa de la Comunidad Autónoma, no se exige que el proyecto deba someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El informe remitido por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz, corrobora el escrito y añade que los terrenos afectados por el proyecto no se encuentran incluidos en el Inventario de espacios naturales protegidos.