

ENTIDAD ASEGURADORA	DIRECCION Y NUMERO	C.P. LOCALIDAD	ENTIDAD ASEGURADORA	DIRECCION Y NUMERO	C.P. LOCALIDAD
SOCIEDAD ANDALUZA DE SEGUROS S.A.	Aguilas, 4	61006 SEVILLA	UNION Y EL FENIX ESPAÑOL, S.A., CIA. DE SEGUROS Y REASEGUROS, LA UNION	Pt de la Castellana, 33	28016 MADRID
SOCIEDAD OCCIDENTAL DE SEGUROS S.A.	Jacometrese, 4	28013 MADRID	UNION Y FENIX AUTOS, CIA. DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.	Capitán Baya, 18	28020 MADRID
SOLIS, MUTUALIDAD DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA	Cuenta del Aguila, 5	45001 TOLEDO	UNION IBEROAMERICANA, COMPAÑIA ANONIMA DE SEGUROS Y REASEGUROS	Pto. Gervás, 10	28020 MADRID
SUD AMERICA CIA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	Piso. Canovas del Castillo, 4	28014 MADRID	UNION DE MUTUAS ASEGURADORAS (U.M.A.)	Font Vella, 66	08221 TARRAGONA
SUIZA, SOCIEDAD DE SEGUROS CONTRA ACCIDENTES, LA	Pt de Gracia, 129	08008 BARCELONA	UNION MUTUA ASISTENCIAL DE SEGUROS A PRIMA FIJA	Santa Engracia, 21	28010 MADRID
SUMITOMO MARINE FIRE INSURANCE COMPANY LIMITED, THE	Pto. de Rojas, 12	28010 MADRID	UNION SOCIAL DE SEGUROS, S.A.	Goya, 5	28001 MADRID
SUN ALLIANCE, S.A.	Tusset, 20-24- Edif. Balcino	08006 BARCELONA	UNISEGUROS S.A., COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS	Pt de la Castellana, 69	28046 MADRID
SUN, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS	Pt de Colón, 26	41001 SEVILLA	VASCO NAVARRA, S.A.S. DE SEGUROS Y REASEGUROS	Avda. San Ignacio, 7	31002 PAMPLONA
U.A.P. IBERICA COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES Y REASEGUROS, S.A.	Pt. de la Castellana, 79	28046 MADRID	VICTORIA - MERIDIONAL, COMPAÑIA ANONIMA SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.	Avda. Concha Espina, 63	28016 MADRID
URELIS UNION EISIANA DE SEGUROS, S.A.	Valencia, 83	08029 BARCELONA	VIMAR, SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.	Pt de la Habana, 82	28016 MADRID
UNION ALICOTANA, LA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS	Consuelo Barrachina, 4	03600 ALICOT	VITENCENS, SOCIEDAD SUIZA DE SEGUROS	Pza. Francisc Macía, 10	08036 BARCELONA
UNION CENTRAL DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	Diputación, 303	08009 BARCELONA	URICH, COMPAÑIA DE SEGUROS	Via Augusta, 191 - 200	08021 BARCELONA

17427 RESOLUCION de 20 de julio de 1992, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se acuerda incrementar el fondo destinado a premios de primera categoría del concurso 31-2/92, de lotería a celebrar el día 1 de agosto de 1992.

De acuerdo con el apartado b), punto 3, de la norma 6 de las que regulan los concursos de pronósticos de la Lotería Primitiva aprobadas por Resolución de este Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, de 1 de agosto de 1991 («Boletín Oficial del Estado», número 189 del 8), el fondo de 473.567.861 pesetas, correspondientes a premios de primera categoría del concurso 27-2/92, celebrado el día 4 de julio de 1991, próximo pasado, y en el que no hubo acertantes de dicha categoría se acumulará al fondo para premios de primera categoría del sorteo 31-2/92, que se celebrará el día 1 de agosto de 1992.

Madrid, 20 de julio de 1992.-El Director general, Gregorio Máñez Vindel.

17428 RESOLUCION de 22 de julio de 1992, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora y el número complementario de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 19, 20, 21 y 22 de julio de 1992, y el número del reintegro del sorteo celebrado el día 19 de julio de 1992, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 19, 20, 21 y 22 de julio de 1992, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 19 de julio de 1992.

Combinación ganadora: 21, 9, 10, 32, 39, 20.

Número complementario: 42.

Número del reintegro: 0.

Día 20 de julio de 1992.

Combinación ganadora: 25, 24, 40, 11, 43, 39.

Número complementario: 7.

Día 21 de julio de 1992.

Combinación ganadora: 6, 12, 15, 35, 46, 37.

Número complementario: 34.

Día 22 de julio de 1992.

Combinación ganadora: 19, 28, 37, 35, 46, 47.

Número complementario: 49.

Los próximos sorteos, correspondientes a la semana número 30/1992, que tendrán carácter público, se celebrarán el día 26 de julio de 1992, a las veintiuna treinta horas, y los días 27, 28 y 29 de julio de 1992, a las nueve treinta horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 22 de julio de 1992.-El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

17429 RESOLUCION de 27 de mayo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de ampliación sur del puerto de Valencia de la Dirección General de Puertos.

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 27 de mayo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE AMPLIACION SUR DEL PUERTO DE VALENCIA DE LA DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, sobre los proyectos de obras, instalaciones o actividades de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El Puerto Autónomo de Valencia remitió, con fecha 28 de febrero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en la ampliación de las instalaciones portuarias del Puerto Autónomo de Valencia, con objeto de dotar a este puerto de la infraestructura adecuada para la implantación de instalaciones destinadas al futuro tráfico de contenedores, en condiciones de eficiencia comparables a los estándares mundiales. El proyecto engloba la construcción de las oportunas obras de abrigo en una longitud de 3.095 metros y la construcción de un muelle con un paramento de 900 metros de longitud. Este muelle se limita en la obra de abrigo mediante diques de cierre a base de escollera para la contención del relleno y cajones flotantes para atraque y amarre.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo I de esa Resolución.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental consultó preceptivamente al ICONA sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de abril de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado al Puerto Autónomo de Valencia de la respuesta recibida.

La respuesta del ICONA se recoge en el anexo II.

Elaborado por el Puerto Autónomo de Valencia el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 14 de marzo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como, las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 14 de mayo de 1991, el Puerto Autónomo de Valencia remitió a la Dirección de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el proyecto de obras de ampliación sur del puerto de Valencia, el Estudio de Impacto Ambiental y el expediente de información pública.

En el trámite de información pública no se presentó alegación alguna.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, 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 las obras de ampliación sur del puerto de Valencia.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y la información adicional remitida por el Puerto Autónomo de Valencia, a petición de la Dirección General de Política Ambiental, concretando aspectos relacionados con el antiguo y nuevo cauce del Turia, las emisiones sonoras y los posibles dragados, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental las siguientes condiciones, de manera que, se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos y la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. Prevención del ruido

Si bien la nueva conexión del transporte terrestre con el puerto, a través del acceso sur, aleja de la ciudad algunos problemas actuales de tráfico, se definirán y ejecutarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para que en los límites del territorio urbano del barrio de Nazaret, no se sobrepasen, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, los 65 dB(A) Leq. diurnos ni los 55 dB(A) Leq. nocturnos.

En aquellos puntos donde los niveles de ruido resultantes de las mediciones efectuadas para definir la situación preoperacional, fueran ya superiores a los valores límite señalados, no se podrá superar en más de 5 dB(A) Leq. los niveles preexistentes.

Para verificar el cumplimiento de esta condición, se deberán efectuar campañas de mediciones de los niveles de ruido, en los límites territoriales señalados, cada seis meses durante la fase constructiva y anualmente durante los tres primeros años de explotación.

Las mediciones deberán efectuarse de forma tal que los resultados en ambas fases sean representativos.

2. Prevención de la contaminación atmosférica

Aun cuando el Estudio de Impacto Ambiental califica de irrelevantes e impacto nulo, las posibles repercusiones del proyecto, particularmente durante la fase de explotación, sobre la calidad del aire, se adoptarán las medidas preventivas necesarias para minimizar la generación y dispersión de partículas resultantes de las acciones de la obra.

Con carácter no limitativo, estas medidas serán, el riego y limpieza de superficies no pavimentadas, la instalación de filtros en las plantas de aridos, la utilización de cintas transportadoras confinadas y la limitación de la velocidad de los vehículos que circulen por superficies no pavimentadas.

Además, durante la construcción y hasta la finalización de las obras se llevarán a cabo las necesarias mediciones representativas de los niveles de inmisión de partículas en suspensión en los límites del territorio urbano del barrio de Nazaret.

Si los resultados de las mediciones señaladas fueran superiores a los valores límite establecidos por la normativa vigente, se proyectarán y ejecutarán las medidas correctoras necesarias para que éstos no se sobrepasen.

3. Protección de la calidad de las aguas

3.1 En la fase de construcción:

Durante la fase señalada no podrá realizarse vertido alguno de materiales derivados de la construcción o de productos generados por el parque de maquinaria.

Se realizará un seguimiento de la evolución de la calidad de las aguas marinas en los puntos y sobre los parámetros contemplados en el Estudio de Impacto Ambiental para definir la situación preoperacional, a través de la realización de las siguientes campañas de toma de muestras y análisis:

Una campaña durante la construcción del dique de abrigo.

Una campaña durante la ejecución de los muelles.

Una campaña durante el proceso de relleno.

En la documentación adicional al expediente de evaluación del impacto ambiental remitida por el Puerto Autónomo de Valencia, a petición de la Dirección General de Política Ambiental, se especifica que tras los oportunos estudios, se ha decidido no llevar a cabo dragados de limpieza de fangos en la zona del recinto comprendido entre el muelle y el dique de abrigo, por lo que el relleno se efectuará directamente sobre el lecho marino existente.

No obstante, si por circunstancias imprevistas se hiciera necesaria la operación de dragado, tal circunstancia deberá comunicarse previamente a la Dirección General de Política Ambiental.

De llevarse a cabo ésta, se observará lo siguiente:

Se realizará previamente un estudio de caracterización físico-química de los materiales a dragar en la zona del recinto anteriormente referido, que incluyendo el análisis de pH, potencial redox, granulométrica, CO₂, Ca, humedad, materia volátil, hidrógeno total, carbono orgánico total y metales pesados, contemple asimismo las interacciones aguas-sedimentos y los fenómenos de captura o liberación de metales pesados.

La operación se realizará durante los meses fríos para minimizar sus efectos.

Los materiales procedentes del dragado se emplearán en el relleno del trasdós de los muelles, procurando su confinamiento estanco, situando en primer lugar los materiales más contaminados y encima de éstos, los menos contaminados, con objeto de conseguir las máximas condiciones reductoras del recinto.

Se llevarán a cabo tres campañas de muestreo y análisis coincidiendo con el inicio, ejecución y finalización de la operación, en los puntos y para los parámetros señalados en el Estudio de Impacto Ambiental.

3.2 En la fase de explotación:

Finalizadas las obras y con anterioridad al inicio de esta fase, con objeto de definir las condiciones iniciales de calidad de las aguas en la nueva dársena, deberá realizarse una campaña de toma de muestras y análisis, en los puntos y para los parámetros anteriormente señalados.

Se prohíbe en esta fase, todo vertido al interior de la dársena tanto por parte de las instalaciones de reparación de buques, como por otros servicios de explotación.

Se dotará a la dársena de las instalaciones complementarias necesarias para cumplir los anejos III, IV y V del Convenio de Londres para prevenir la contaminación desde los barcos.

Aun cuando las obras de encauzamiento y saneamiento de aguas residuales ejecutadas, en ejecución o, en proyecto, por el Ayuntamiento de Valencia eliminarán el riesgo de vertido a la nueva dársena, se realizarán campañas anuales de toma de muestras y análisis de las aguas contenidas en la misma, en los puntos y para los parámetros reiteradamente señalados en la presente condición, con objeto de realizar el seguimiento de la evolución de la calidad de las aguas, en la nueva situación de confinamiento.

El referido seguimiento determinará, en caso necesario, las medidas a adoptar, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar y el Ayuntamiento de Valencia.

4. Medidas preventivas ante avenidas

Dadas las características climatológicas de la zona, el régimen hídrico del río Turia, el comportamiento de las principales líneas del corriente presentes y los fenómenos de transporte asociados, conocido asimismo que las obras de ampliación prolongan hacia el sur, en aproximadamente 350 metros, la zona de sombra sobre la playa de Pinedo con el consiguiente desplazamiento en la misma dirección y magnitud, del punto de máxima erosión y, teniendo en cuenta además eventuales actuaciones de regeneración de dicha playa, se deberá realizar, anualmente, durante las obras y hasta el quinto año, inclusive, de su finalización, una campaña de mediciones batimétricas en la zona de la desembocadura del nuevo cauce del Turia, antes del período de lluvias torrenciales que habitualmente descargan sobre el citado cauce.

Igualmente, durante el espacio temporal señalado, se realizarán anualmente dos series de observaciones representativas, para detectar eventuales cambios sobre la tendencia existente antes del inicio de las obras en la morfología de la playa de Pinedo, especialmente al sur de la nueva zona de sombra.

De las referidas mediciones y observaciones se derivarán, en su caso, las actuaciones a realizar, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar y la Demarcación de Costas de Valencia, para mantener, al menos, al nivel actual, las condiciones hidrodinámicas de desagüe del cauce y la morfología de la playa de Pinedo, considerando en este último caso, la tendencia de los cambios morfológicos derivados de la existencia del puerto, antes de su ampliación.

Asimismo, los resultados de las mediciones y observaciones informarán sobre la necesidad del mantenimiento de éstas, pasado el espacio temporal señalado y, en caso de mantenerse, sobre su frecuencia.

5. Seguridad portuaria

Se cumplirán las prescripciones contenidas en el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado mediante el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

6. Nuevas explotaciones a cielo abierto

En el caso de que fuera necesaria la apertura de explotaciones a cielo abierto, no contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto y se cumplieran algunos de los supuestos establecidos en el punto 12 del anexo II del Real Decreto 1131/1988, deberá tramitarse el procedimiento de evaluación de impacto ambiental correspondiente.

7. Integración paisajística de las obras

Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos sobre el paisaje y lograr la integración de las obras en el entorno donde se encuentran, se redactará y ejecutará un proyecto de recuperación ambiental que deberá incorporar la totalidad de las medidas correctoras que se proponen en el capítulo 8.5 del Estudio de Impacto Ambiental, relativas a la protección paisajística de las huertas, la permeabilidad visual de la zona A del plan especial, situada frente a la Escuela Deportiva Benimar y el Parque de Nazaret, las actuaciones en mediana, isletas y rotondas del nuevo acceso sur y la prolongación del espacio de protección del entorno del Real Club Náutico de Valencia.

Tales medidas, cuya realización deberá coordinarse con las acciones de obra, deberán ser ejecutadas en su totalidad, con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. Programa de vigilancia ambiental

Se redactará un programa de vigilancia ambiental, integrando el contenido del capítulo 9 del Estudio de Impacto Ambiental, en lo que no contradiga a las condiciones de la presente declaración.

El referido programa tendrá una duración de ocho años, siendo los cinco primeros, los previstos para la fase de construcción y los tres años restantes, los referidos a la fase de explotación, salvo las mediciones y observaciones a que se refiere el punto d) de esta condición, que deberá prolongarse dos años adicionales, durante la última fase de las señaladas. El programa contemplará la frecuencia anual de emisión de informes, sobre los siguientes extremos:

- Resultado de las mediciones de los niveles de ruido y medidas correctoras que eventualmente sea necesario adoptar según lo especificado en la condición 1.
- Resultado de las mediciones de partículas en suspensión a que se refiere la condición 2.
- Resultado del seguimiento de la evolución de la calidad de aguas, según lo especificado en la condición 3.
- Resultado de las mediciones batimétricas y de las observaciones a las que se refiere la condición 4, y las eventuales medidas a adoptar.
- Evolución de las áreas sometidas a restauración paisajística, según el proyecto requerido en la condición 7.

9. Remisión de información complementaria al Estudio de Impacto Ambiental

Se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental en los plazos que a continuación se señalan, los siguientes documentos:

El proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 7 antes de un año a partir de la fecha de publicación de la presente declaración.

De llevarse a cabo operaciones de dragado de limpieza de fangos, antes de la realización de las mismas, el estudio al que se refiere la condición 3.

El programa de vigilancia ambiental a que hace referencia la condición 8, antes de tres meses a partir de la fecha de publicación de la presente declaración.

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

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrían derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 27 de mayo de 1992.-El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto, objeto y alternativas

El conjunto de obras que abarca el proyecto que se examina tiene por objeto dotar al puerto de Valencia de la infraestructura adecuada para la implantación de instalaciones destinadas a la manipulación del futuro tráfico de contenedores en condiciones de eficiencia comparables a los estándares mundiales.

La necesidad del proyecto viene justificada dado el incremento de tráfico de mercancías en contenedores, cuyas previsiones para 1996 son de 550.000 T.E.U. habiendo sido en 1989 de 390.308.

El proyecto consiste en la construcción de las obras de abrigo en una longitud total de 3.095 metros y en la construcción de un muelle cuyo parámetro tiene una longitud de 900 metros.

En su parte este, el muelle en cuestión se termina con un atraque Ro-Ro de 38,17 metros de anchura para los barcos que atraquen en el muelle que se proyecta y de 28,50 metros de anchura en sentido perpendicular.

El muelle, construido de cajones, se limita sobre la obra de abrigo mediante unos diques de cierre a base de escollera, para contención del relleno.

Como obra accesoria se modifica la actual entrada a las instalaciones del Real Club Náutico de Valencia, que pasa a situarse en el lado sur.

La superficie ganada al mar en esta fase de la ampliación es de 1.085.000 metros cuadrados.

Como complemento de la superestructura del muelle, se proyectan una galería de servicio, bolardos, defensas, arquetas de toma de agua y corriente eléctrica, carriles para grúa portacontenedores en lado mar y grúa convencional en lado tierra y se remata el cantil del muelle con una cantonera metálica en su parte superior.

No se contemplan alternativas al proyecto.

ANEXO II

Respuesta del ICONA a las consultas previas

La respuesta del ICONA a las consultas requeridas fue la siguiente:

No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se derivan del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planeamiento.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Con carácter general desarrolla los epígrafes de contenido exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.º

El estudio se ha elaborado con el objetivo de predecir impactos y proponer medidas correctoras derivadas de la construcción y puesta en funcionamiento de la ampliación del puerto autónomo de Valencia, razón ésta por la que no se contemplan alternativas al referido proyecto.

En una primera fase el estudio hace un análisis de las principales características técnicas del proyecto con el objeto de seleccionar aquellas actuaciones que de forma directa o indirecta planteen algún tipo de modificación sobre los componentes ambientales que en otra fase simultánea se analizan.

Las principales variables analizadas en el inventario ambiental han sido climatología, geología, hidrología, comunidades biológicas, paisaje y niveles de ruido.

Los impactos esperados por el Estudio de Impacto Ambiental según las variables descritas y las medidas correctoras propuestas son las siguientes:

Climatología: Dadas las características de la situación actual y la dominancia de los vientos de NE, la afección de la obra sobre esta variable y colateralmente sobre la calidad del aire resulta irrelevante, habiéndose tipificado el impacto esperado como nulo. El estudio hace una serie de recomendaciones encaminadas a reducir la contaminación en la fase de construcción.

Geología: Una consecuencia esperada, según el Estudio de Impacto Ambiental, se centra en la estabilización de las playas de Pinedo, que en la actualidad se encuentran en regresión. Del estudio de propagación de oleaje se ha deducido que la zona de sombra actual de la playa de Pinedo es de unos 800 metros en su parte norte y que la ampliación del puerto prolongará hacia el sur esta zona de sombra en unos 300 ó 400 metros, mejorando así su estabilidad.

No obstante, el estudio del CEDEX realizado al efecto, clave 21-412-9-077, fechado en Madrid, junio de 1990, señala que el balance sedimentario en el tramo de 1.000 metros al sur de la desembocadura del Turia, será positivo, implicando dos efectos derivados de las obras de ampliación previstas, que pueden ser no deseables.

De una parte, la arena que se incorpore al tramo indicado, procederá de las playas situadas más al sur y, aunque de forma muy repartida, supondrá una ligera pérdida de sus actuales contenidos.

Por otra parte, la acumulación que se forme junto al cauce del Turia, puede llegar a reducir sustancialmente los calados ante la desembocadura del río, con el consiguiente deterioro de las condiciones hidrodinámicas de desagüe del cauce.

La propuesta de actuación se centra en la implantación de barreras físicas y diques exentos semisumergidos, aportación de arena en el frente de costa rigidizado y prolongación del dique de encauzamiento, situado en la margen derecha de la desembocadura del río Turia, con el objeto de modificar la orientación de la playa activa, en la zona de sombra, enfrentándola al oleaje, de forma que el transporte longitudinal se anule.

Hidrología: No se espera, según el estudio, ninguna afección sobre la calidad de las aguas superficiales. Respecto a la calidad de las aguas marinas, los rellenos y la construcción del dique de abrigo producirán incrementos en la turbidez. Sus efectos serán temporales, localizados y se tipificarán como moderados.

En la fase de explotación el principal condicionante será el cambio en las condiciones de hidrodinamismo y confinamiento entre las instalaciones portuarias existentes y la nueva dársena. El hecho de que la mercancía portuaria estará containerizada permite tipificar el impacto como moderado, durante la fase de explotación.

Se recomienda medidas preventivas a observar en la explotación de la futura dársena.

Comunidades biológicas: El impacto sobre las comunidades bentónicas se ha calificado como nulo, teniendo en cuenta la amplia representatividad de la comunidad en la zona. Sobre las comunidades planctónicas el impacto previsto es moderado, en base a la mayor singularidad de la comunidad y mayor plazo previsible de recolonización.

Situación paisajística: La calidad del paisaje del entorno, según el estudio, no es particularmente relevante, considerando que las áreas afectadas serán el frente marítimo del barrio de Nazaret, el puerto deportivo del Real Club Náutico de Valencia, el área hortícola entre el frente marítimo y la autopista V-15, y el área litoral y huertas de Pinedo.

Los impactos previstos son admisibles, inevitables, y algunos modificables con la introducción de las medidas correctoras propuestas.

Niveles sonoros: La ampliación del puerto producirá, según el estudio, una reducción de los niveles sonoros sobre los barrios próximos, ya que la ruta de entrada y salida a la zona de ampliación, a través del acceso sur, queda más alejada de dichos barrios. No obstante, el estudio propone una serie de actuaciones tendentes a reducir los niveles sónicos esperados.

Análisis del contenido del Estudio de Impacto Ambiental

Respecto de la descripción del proyecto y sus acciones:

No se incluye información detallada de las actividades actuales del puerto (tráfico de buques, operaciones de mantenimiento, carga y descarga, etc.).

Tampoco se incluye un diagrama del plan de trabajos previsto por la Empresa adjudicataria del proyecto. Ello ayudaría a interrelacionar las actuaciones previstas con los posibles efectos originados en base a la naturaleza de dichas actuaciones y a su distribución temporal.

Debería haberse incluido una descripción de los sistemas de gestión ambiental del puerto. De esta forma podrían analizarse los posibles efectos de un incremento en la producción de residuos y emisiones originadas por la ampliación.

No existe descripción suficiente de la localización, ni del marco geográfico donde se inserta el proyecto.

No se describen las fases de construcción de viales, condiciones de almacenamiento de materiales (gravas, cemento, etc.) y su transporte hasta el lugar de utilización (cintas transportadoras, etc.), operaciones de manipulación del material de relleno, etc.

No se aporta información acerca de si, debido al incremento de las actividades portuarias, es necesario construir nuevas instalaciones relacionadas con el mantenimiento y explotación, o ampliar las existentes.

No hay una presentación sistemática de las acciones del proyecto susceptibles de producir impacto sobre el medio ambiente, con inclusión de una matriz de impactos.

No se indica el número y tipo de buques en que se incrementará el tráfico actual.

No se contempla la nueva vía férrea para el transporte del 30 por 100 de la mercancía por tren, como una fuente de ruido que se sumará a las existentes.

No se tienen en cuenta los residuos generados durante la fase de obras tales como residuos sólidos, aceites, grasas e hidrocarburos.

No constan los vertidos procedentes de la actividad normal del puerto autónomo de Valencia, tales como residuos sólidos, aceites y grasas, gasóleo, detergentes, restos de pintura y aguas residuales urbanas.

La descripción de la Memoria del proyecto es excesivamente resumida. No se indican los lugares donde irán ubicadas las plantas de hormigón, la construcción de bloques, el parque de maquinaria, los préstamos, etc.

No se aporta el plan de recuperación de actividades extractivas de la zona en que van a efectuarse las extracciones de materiales en orden a analizar la influencia que un aumento en la demanda de éstos pueda tener en la explotación de las graveras y canteras existentes, sobre todo, si fuese necesario iniciar una nueva explotación extractiva.

El aumento en el tráfico de buques conllevará un incremento en actividades de mantenimiento y explotación tales como: Reparación y limpieza, almacenamiento y manipulación de combustibles, carga, descarga y transporte de mercancías, etc. Por lo tanto, debería haberse cuantificado el incremento de los residuos y vertidos derivado de estas operaciones, así como su posible repercusión en la gestión actual del puerto.

El estudio no contempla la emisión de contaminantes atmosféricos, por considerarla irrelevante.

Sin embargo, teniendo en cuenta los diferentes focos emisores, tanto en la fase de construcción como de explotación, hubiera sido necesario el análisis detallado de las emisiones que se producirán como consecuencia de la ampliación del puerto, tales como los derivados de circulación de vehículos por pistas sin pavimentar o polvorientas, descarga y manipulación de materiales, funcionamiento de maquinaria, etc., en la fase de construcción, y aumento de tráfico pesado, mayor número de buques en el puerto, etc. en la fase de explotación.

En la estimación de los niveles sonoros originados por la ampliación del puerto, no se ha incluido un análisis detallado de los originados en la fase de construcción.

El material que eventualmente sea dragado, no ha sido caracterizado. No se aporta analítica de sedimentos y dado que existe un entorno urbano e industrial, dichos sedimentos pueden contener metales pesados y producir una contaminación por materia orgánica importante en caso de llevarse a cabo una extracción de los mismos.

Hubiera sido conveniente realizar un estudio prospectivo sobre la posible evolución de la calidad de las aguas de la nueva dársena en función tanto de posibles arrastres de aguas residuales y pluviales con contenidos en compuestos nitrogenados y fosforados como los posibles vertidos de los buques.

En relación con la descripción del medio ambiente:

Debería haberse incluido un estudio de dispersión de contaminantes y modelización de situaciones meteorológicas tipo y contaminación potencial asociada en la zona de influencia del puerto.

No se aporta información suficiente para poder valorar el posible impacto en las actividades extractivas existentes, sobre todo si fuese necesario iniciar una nueva explotación.

El sistema territorial y el medio institucional no se incluyen en el inventario ambiental sino que simplemente se hace referencia a los aspectos más destacados de cada uno de ellos en el punto 3 (antecedentes y objeto del Estudio de Impacto Ambiental).

No hay una evolución socioeconómica suficiente de la necesidad de ampliación del puerto y su importancia en la región valenciana e incluso en otras áreas de influencia del puerto.

Respecto de la descripción de las interacciones entre las acciones del proyecto y el medio:

No se han mencionado los ecosistemas afectados por las actividades extractivas y los potenciales efectos que tendría una hipotética sobreexplotación de alguna de ellas o la iniciación de una nueva explotación.

Dado que el inventario ambiental es incompleto, existen interacciones no descritas, como por ejemplo, el efecto que produce la movilización de los sedimentos y su vertido sobre la calidad del agua o su empleo en rellenos. Otra posible interacción no descrita es la que la ampliación

del puerto autónomo de Valencia produce sobre el medio socioeconómico.

Hubiera sido útil elaborar una matriz de identificación de impactos o matriz de causalidad tipo Leopold y después haber procedido a la descripción de las interacciones del proyecto y el medio.

Respecto de la identificación de impactos:

El punto I, introducción del Estudio de Impacto Ambiental, dice: «...se ha realizado la identificación utilizando matrices causa-efecto, de doble entrada, caracterizándose posteriormente los impactos en función de sus prioridades más representativas...». Sin embargo, esta matriz no aparece en el Estudio de Impacto Ambiental.

Respecto de la valoración de impactos:

Se deberían haber incluido sendas matrices de valoración cualitativa, una para la fase de construcción y otra para la fase de funcionamiento, donde se caracterizaran los impactos, se hiciera un dictamen sobre necesidad de medidas correctoras, probabilidades de ocurrencia, admisibilidad, etc. y finalmente se concluyera con una valoración al menos respecto de su compatibilidad, moderación, severidad.

En general la valoración de impactos adolece del necesario rigor, particularmente en lo que se refiere a calidad del agua y del aire.

En relación a la definición de medidas correctoras y protectoras para la alternativa elegida:

Para cada impacto significativo contenido en el Estudio de Impacto Ambiental no diseñan ni dimensionan medidas correctoras, solamente se identifican en la mayoría de los casos.

El impacto producido sobre la calidad del agua como consecuencia de la movilización de los sedimentos procedentes de un eventual dragado, tanto para su utilización como relleno como para ser vertidos, puede verse atenuado si se estudian los medios mecánicos utilizados durante el dragado, así como por coordinación temporal de las operaciones.

En relación a la legislación sectorial aplicable y estándares:

Se debería haber hecho referencia a los Convenios de Londres y Oslo, en relación con el eventual dragado y vertido al mar de los lodos.

En relación a los impactos residuales:

No se analiza suficientemente los posibles impactos sobre la calidad de las aguas que quedan confinadas en la nueva dársena. Sería conveniente realizar estudios adicionales sobre la aportación de nutrientes dada la sensibilidad de la costa mediterránea a los problemas de eutrofización.

Respecto del programa de vigilancia ambiental:

En el programa, toda vez que en el momento de su redacción no se había decidido la no realización de dragados de limpieza y su vertido, debería haberse incluido, la vigilancia sobre el punto donde el vertido fuera a realizarse.

En cuanto al documento de síntesis:

Se desestima, sin la oportuna justificación, la posibilidad de que el aumento en las emisiones procedentes de las distintas actividades portuarias repercuta en la calidad actual del aire.

La emisión de ruido no se considera en la fase de construcción.

No se incluye un resumen de medidas correctoras.

No se incluye referencia al programa de vigilancia ambiental. Por tanto el documento de síntesis queda incompleto.

Las deficiencias señaladas son subsanadas a través de las condiciones de la presente declaración.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

17430 ORDEN de 9 de julio de 1992 por la que se implantan, modifican y amplían las enseñanzas en los Centros públicos de Bachillerato y Formación Profesional, para el curso 1992-1993.

El curso escolar 1992/1993 se presenta con la peculiaridad de confluir en el mismo las actuaciones referidas al normal incremento y modificación de la oferta educativa y, en estrecha unión, las correspondientes a la implantación anticipada del segundo ciclo de la Educación Secundaria Obligatoria y de las modalidades del Bachillerato del nuevo sistema establecido por la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo. En esa línea, la demanda de escolarización prevista ha dado lugar al Real Decreto 463/1992, de 30 de abril («Boletín Oficial del Estado» de 8 de mayo), por el que se crean

veintinueve Institutos de Educación Secundaria, cuyo comienzo de actividades y enseñanzas a impartir se ha dispuesto por Orden de 2 de junio de 1992, y procede efectuar, ahora, en el resto de la red de Centros públicos de Bachillerato y de Formación Profesional, las autorizaciones correspondientes para implantar, modificar y ampliar las enseñanzas que han de impartir en el citado curso.

En su virtud, de conformidad con la propuesta formulada por las Direcciones Generales de Centros Escolares, de Renovación Pedagógica, y de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa, y consultada la de Personal y Servicios, este Ministerio ha dispuesto:

Primero.-Los Centros públicos de Bachillerato y de Formación Profesional, que se relacionan en el anexo I de la presente Orden, iniciarán, en el curso 1992/1993, la implantación anticipada del segundo ciclo de la Educación Secundaria Obligatoria, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Real Decreto 986/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el calendario de aplicación de la nueva ordenación del sistema educativo.

Siguiendo las instrucciones del Secretario de Estado de Educación, de 21 de enero de 1991, la impartición de las citadas enseñanzas llevará implícita la supresión simultánea del primer curso, de las que tuvieran autorizadas de Bachillerato Unificado y Polivalente, o de Formación Profesional de Primer Grado en los Centros relacionados.

Segundo.-Las enseñanzas organizadas con carácter experimental, al amparo del Real Decreto 942/1986, de 9 de mayo, comenzarán a ser adaptadas en el curso 1992/1993 a la nueva ordenación del sistema educativo, en virtud de lo establecido en el artículo 23 del Real Decreto 986/1991, de 14 de junio, en los Centros públicos de Bachillerato y de Formación Profesional, relacionados en el anexo II, implantando la Educación Secundaria Obligatoria y las modalidades del nuevo Bachillerato que, en el mismo, se señalan.

La implantación de las enseñanzas del nuevo sistema educativo, supondrá la extinción progresiva de las correspondientes a planes de estudio derivados de la Ley 14/1970, de 4 de agosto, así como del programa experimental de Reforma de las Enseñanzas Medias.

Tercero.-Se autoriza al Instituto de Formación Profesional «El Alisab» de Santander, para que amplie sus enseñanzas de Segundo Grado, a partir del curso 1992/1993, en la rama Administrativa y Comercial, especialidad Administrativa.

La implantación y continuidad de estas enseñanzas estará condicionada a que el número de alumnos matriculados, en su primer curso, sea igual o superior a veinte.

Cuarto.-Quedan autorizados los Centros públicos de Bachillerato y de Formación Profesional, que se reseñan en el anexo III a impartir, desde el curso 1992/1993, los módulos profesionales que, en cada caso, se indican, de acuerdo con la Orden de 21 de octubre de 1986, sobre reforma experimental de Enseñanzas Medias.

La implantación y continuidad de cada módulo estará condicionada a contar con un mínimo de veinte alumnos.

Quinto.-Dada la escasa demanda de alumnado se inicia, a partir del curso 1992/1993, la extinción gradual de las enseñanzas que se especifican en los Centros que se relacionan en el anexo IV.

Sexto.-Se suprimen las secciones de Formación Profesional de Ribadesella (Asturias), Calasparra (Murcia), Puerto Lumbreras (Murcia), Cantalejo (Segovia), Agreda (Soria), Covaleta (Soria) y Los Navalmorales (Toledo), así como la ampliación de aulas de Bachillerato de Fuente Alamo (Murcia), al extinguir las enseñanzas que tenían autorizadas, y al quedar atendida la demanda de escolarización con la implantación de la Educación Secundaria Obligatoria en los Institutos existentes en las mismas localidades.

Asimismo, se inicia el cese de actividades progresivo de las Secciones de Formación Profesional de Cabeza del Buey (Badajoz), Villafranca de los Barros (Badajoz), Artá (Balears), Alcántara (Cáceres) y Castañeda (Cantabria), así como de las ampliaciones de aulas de Bachillerato de Castrillón (Asturias), Graus (Huesca), Moratalla (Murcia) y San Pedro del Pinatar (Murcia), al quedar igualmente atendida la demanda de escolarización con la implantación de la Educación Secundaria Obligatoria en los Institutos que funcionan en las mismas localidades.

Séptimo.-No podrán implantarse en los Centros más enseñanzas que, las expresamente autorizadas por esta Orden. En consecuencia, se encarece a los Directores Provinciales del Departamento, la necesidad de velar, escrupulosamente, por el riguroso cumplimiento de esta norma.

Octavo.-Se autoriza a las Direcciones Generales de Centros Escolares, de Renovación Pedagógica, de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa, y de Personal y Servicios, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, dicten las Resoluciones que consideren precisas en aplicación de lo dispuesto en la presente Orden.

Lo digo a VV.II para su conocimiento y efectos.

Madrid, 9 de julio de 1992.-P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alvaro Marchesi Ullastres.

Ilmos. Sres. Directores generales de Centros Escolares, de Renovación Pedagógica, de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa, de Personal y Servicios, y Directores provinciales.