

**8435** *ORDEN de 4 de abril de 1997 por la que se dispone la publicación, para general conocimiento y cumplimiento, del fallo de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de Sevilla del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el recurso contencioso-administrativo número 714/1995, promovido por don Juan Vela Carrasco.*

La Sala de lo Contencioso-Administrativo de Sevilla del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía ha dictado sentencia, con fecha 31 de diciembre de 1996, en el recurso contencioso-administrativo número 714/1995, en el que son partes, de una, como demandante, don Juan Vela Carrasco, y de otra, como demandada, la Administración General del Estado, representada y defendida por el Abogado del Estado.

El citado recurso se promovió contra Acuerdo del Ministerio de Defensa por el que se deniega la integración en el grupo D.

La parte dispositiva de la expresada sentencia contiene el siguiente pronunciamiento:

«Fallamos: Que, estimando sustancialmente, el recurso formulado por don Juan Vela Carrasco, contra la Resolución que se dice en el antecedente primero de esta sentencia, debemos anular y anulamos dicha Resolución, y, en consecuencia, declaramos el derecho del actor a ser incluido en el grupo D de clasificación, así como a que se le abonen los haberes dejados de percibir en los cinco años anteriores a su solicitud, condenando a la demandada a estar y pasar por esta declaración y al abono de las citadas cantidades, más los intereses legales. Todo ello, sin hacer expresa imposición de las costas a ninguna de las partes.»

En su virtud, este Ministerio de Administraciones Públicas, en lo que afecta al ámbito de competencias del Departamento, de conformidad con lo establecido en los artículos 118 de la Constitución y 17.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y demás preceptos concordantes de la vigente Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ha dispuesto la publicación de dicho fallo en el «Boletín Oficial del Estado», para general conocimiento y cumplimiento, en sus propios términos, de la mencionada sentencia.

Lo que digo a VV. II.

Madrid, 4 de abril de 1997.—P. D. (Orden de 27 de septiembre de 1996, «Boletín Oficial del Estado» de 4 de octubre), el Secretario general técnico, Tomás González Cueto.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de la Función Pública.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**8436** *RESOLUCIÓN de 2 de abril de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sobre el proyecto de construcción del puerto de servicios en el polígono industrial de Arinaga, en el término municipal de Agüimes, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Promotor: Cabildo Insular de Gran Canaria.*

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, 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 los Reales Decretos 839/1996, de 10 de mayo, y 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Autoridad Portuaria de Las Palmas remitió, con fecha 14

de diciembre de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del Proyecto de construcción del puerto de servicios en el polígono industrial de Arinaga, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El proyecto consiste, según el promotor, en la construcción de un puerto que se presenta con el objetivo de mejorar el desarrollo del polígono industrial de Arinaga.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre el impacto ambiental del Proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de marzo de 1996, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Autoridad Portuaria de Las Palmas de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

El 31 de marzo de 1995 tiene entrada en el antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente un escrito denuncia de la Asociación para la Defensa del Surf, que acompaña a 337 pliegos con 4.252 firmas de ciudadanos en contra de la construcción del puerto de Arinaga.

El Estudio de Impacto Ambiental, elaborado por el Cabildo Insular de Gran Canaria, fue sometido, junto al documento técnico del proyecto, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 26 de julio de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, no habiéndose formulado alegación alguna.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de septiembre de 1996, la Autoridad Portuaria de Las Palmas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene un resumen de los datos esenciales del proyecto y de 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.

Dado el interés que presentaban las respuestas a las consultas sobre la Memoria-resumen, y ante la sorprendente ausencia de alegaciones en el período de información pública, se comunicó a las distintas asociaciones e instituciones consultadas la posibilidad de revisar el Estudio de Impacto Ambiental y emitir los comentarios que estimaran oportunos sobre su contenido, incidiendo así en el requisito de participación pública en el que se fundamenta la técnica de Evaluación de Impacto Ambiental.

Un resumen del contenido de estos comentarios se incluye en el anexo III.

Por encontrarse deficiencias y discrepancias en la documentación del expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, en reunión celebrada el día 18 de noviembre de 1996 en Las Palmas de Gran Canaria, informes complementarios a la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente, a la Autoridad Portuaria de Las Palmas y al Cabildo Insular.

Dado que algunas Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) solicitaron acceder a los citados informes complementarios, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de Evaluación de Impacto Ambiental, sobre sometimiento del estudio de impacto a información pública, y de la Directiva 90/313, sobre libertad de acceso a la información en materia de medio ambiente, remitió a esas ONGs la información solicitada.

Un resumen de la mencionada documentación complementaria, los comentarios expresados por las ONGs sobre la misma y las consideraciones al respecto que realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se incluyen en el anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del 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 el proyecto de construcción del puerto de servicios en el polígono industrial de Arinaga, en el término municipal de Agüimes.

### Declaración de Impacto Ambiental

Examinado el expediente inicialmente presentado, así como la documentación e informes remitidos a raíz de la visita efectuada a la zona de la actuación y de las reuniones celebradas con las autoridades y orga-

nismos involucrados en la ejecución del proyecto, esta Dirección General declara que:

La justificación de la necesidad del proyecto no queda establecida por un relato de las ventajas derivadas de su ejecución, en el que no están suficientemente detalladas las condiciones de explotación presentes y futuras del puerto de Las Palmas, con y sin la ejecución del proyecto de Arinaga; volúmenes actuales del tráfico de las distintas mercancías y superficie de muelle necesaria para su manipulación; volúmenes previstos, según la evolución del tráfico portuario en la isla, de las mercancías que se desplazarían a Arinaga y de las que sustituyan a éstas en el puerto de Las Palmas. Dicha justificación se basaría en el desarrollo industrial de la zona a través del polígono industrial de Arinaga.

Las actuaciones previstas en el proyecto «Saladar» de restauración de los humedales costeros de Arinaga, constituyen una medida correctora de los impactos significativos sobre la flora y fauna de la zona.

Por el estudio elaborado en la Universidad de Cantabria se concluye en el sentido de que no se producirán modificaciones significativas en el balance sedimentario de la zona, ni en las rompientes del oleaje ni en el régimen del viento en Pozo Izquierdo.

En el caso de que el órgano sustantivo, responsable de la aprobación definitiva del proyecto, entendiera que pese a la falta de un estudio de viabilidad de la utilización del puerto de Salinetas como alternativa a la nueva actuación, tal como se solicitaba en la participación pública, la alternativa del «puerto de Arinaga» es la única opción viable para el desarrollo industrial que se pretende, la construcción del proyecto del puerto de servicios en el polígono industrial de Arinaga debería cumplir el siguiente

#### CONDICIONADO

##### 1. Protección de comunidades biológicas:

1.1 Con el fin de proteger y conservar los ecosistemas de humedales en la zona anexa al muelle proyectado, se realizará un proyecto de restauración y acondicionamiento de 25 hectáreas en base a la propuesta del denominado proyecto «Saladar» reflejado en el anexo IV de esta Declaración. Este proyecto contemplará, como mínimo, la restauración y acondicionamiento de los dos sectores definidos en la mencionada propuesta, y que incluye la recuperación de las Salinas, la creación de charcos y la revegetación con especies autóctonas. En ningún caso, estos sectores podrán ser utilizados, total o parcialmente, para operaciones o instalaciones de uso portuario.

1.2 Con el fin de proteger a la avifauna de la zona, las obras de acondicionamiento del terreno para la carretera y el arranque del muelle, así como el grueso de las actuaciones de restauración de la zona, se realizarán durante los meses de verano.

##### 2. Prevención de la contaminación de las aguas:

2.1 Con el fin de prevenir la acumulación de vertidos al abrigo del muelle proyectado, se estudiará y corregirá, si procede, el efecto y consecuencias que la construcción del mismo puede tener sobre la dispersión y dilución de las descargas del emisario submarino situado en esa zona, para lo que habrá que redimensionar el mismo.

Dado que en la analítica de aguas realizadas se detecta contaminación bacteriológica, se coordinarán con el Ayuntamiento de Agüimes las actuaciones a adoptar para su debido control.

2.2 Se prohíbe todo tipo de vertidos al interior de la dársena del puerto.

2.3 Se dispondrá de los medios 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.

Se dotará al puerto de las instalaciones necesarias para hacer cumplir la normativa internacional vigente sobre 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-París, Londres y MARPOL).

3. Protección contra la erosión costera.—Se llevarán a cabo estudios batimétricos, antes del comienzo de las obras, de las playas de uso turístico situadas al sur de la obra, en concreto la playa del Águila y la playa de Maspalomas, que servirán de referencia para evaluar y, en su caso, corregir la posible incidencia de las obras sobre la estabilidad de dichas playas.

4. Plan de seguridad.—El puerto de Arinaga contará con un Estudio de Seguridad y un Plan de Emergencia Interior, de acuerdo con el Regla-

mento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos (Real Decreto 145/1989, de 20 de enero). Se redactará un plan integral de seguridad que identifique, evalúe y establezca las consecuentes medidas operativas de emergencia para, al menos, los diez supuestos de riesgo potencial más relevantes para las personas, bienes y el medio ambiente, recogiendo las medidas que se adoptarán y se tendrán disponibles para reducir los riesgos de potenciales situaciones de peligro y para evitar que los efectos producidos por esas situaciones sean significativos. Entre otras, el plan contemplará los riesgos de posibles accidentes en la aproximación del buque y en las operaciones de descarga y trasvase de combustibles, gases licuados y explosivos.

5. Programa de Vigilancia Ambiental.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallarán el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión, integrando las medidas de seguimiento y control contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través del ente público «Puertos del Estado», acreditando su contenido y conclusiones.

Se efectuarán medidas para determinar la calidad de las aguas marinas de la bahía de Arinaga y de la bahía de Formas; estas medidas contemplarán, al menos, datos de los siguientes parámetros: Caracterización de sedimentos (metales pesados y materia orgánica), pH, turbidez, salinidad, concentraciones de nutrientes, oxígeno disuelto, aceites y grasas, hidrocarburos y coliformes totales y fecales. Las muestras se tomarán en, al menos, dos puntos representativos de cada una de estas dos zonas, y la periodicidad del muestreo será anual desde el inicio de las obras hasta su finalización, y semestral durante los tres primeros años de explotación del puerto.

El seguimiento batimétrico de la evolución de las playas situadas al sur de la obra se realizará anualmente a partir del comienzo de las obras hasta cinco años después de su finalización. Si del resultado de este seguimiento, y a la vista de las batimetrías de referencia aludidas en la condición 3, se determinara que la construcción del puerto ha causado la erosión de dichas playas, se procederá, por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a la restitución del material erosionado hasta conseguir el perfil de playa inicial.

6. Documentación adicional.—La Autoridad Portuaria de Las Palmas remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece en su condicionado.

Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de restauración y acondicionamiento de los humedales del entorno de la obra al que se refiere la condición 1.1.

Estudio de dispersión que simule el comportamiento del vertido del emisario al que alude la condición 2.1, una vez supuesta la construcción del puerto.

Batimetría inicial de las playas a que se refiere la condición 3.

Estudio de seguridad y plan de emergencia interior referido en la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental explicitado en la condición 5.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto ambiental.

Madrid, 2 de abril de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

#### ANEXO I

##### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA .....	X
Delegación del Gobierno en Las Palmas .....	—
Consejería de Política Territorial .....	—
Consejería de Obras Públicas .....	—
Consejería de Pesca y Transportes .....	X
Dirección Provincial MOPTMA. Las Palmas .....	X
Dirección Provincial MOPTMA. Santa Cruz de Tenerife .....	—
Presidencia Cabildo Insular .....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Capitanía Marítima de Las Palmas. MOPTMA .....	X
Viceconsejería de Medio Ambiente .....	X
Ayuntamiento de Arinaga .....	-
Ayuntamiento de Agüimes .....	-
CEDEX .....	-
Instituto Tecnológico y Geominero .....	-
Facultad de Ciencias del Mar .....	-
Centro Tecnológico Pesquero de Taliarte .....	-
AMEC (Asamblea Movimiento Ecologista) .....	-
Coordinadora Ecologista El Daño .....	-
Colectivo Ecologista Palmero Adijirja .....	-
ASCAN (Asociación Canaria Defensa de la Naturaleza) .....	X
ATAN (Asociación Tinerfeña Amigos de la Naturaleza) .....	-
ADES (Asociación para la Defensa del Surf) .....	X
Colectivo Ecologista Turcon .....	X
CODA .....	-
AEDENAT .....	-
FAT .....	-
ADENA .....	-
SEO .....	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto A. ....	-

Otras asociaciones y personas que han manifestado comentarios sobre el proyecto:

Cub Náutico La Gaviota.  
ADENA SOS.  
Plataforma No al Puerto.  
Grupo Ecologista Ben Magec.  
Don Juan J. Castro Hernández.

Resumen de las respuestas recibidas:

La respuesta del ICONA dice:

Que el muelle se dispone próximo a los espacios de elevado interés natural: «Reserva Marina de Playa del Cabrón» y «Paraje Natural de Arinaga», este último incluido en parte de la Zona de Especial Protección (ZEPA) «Juncalillo del Sur», en la que nidifican especies de aves singulares. El lugar es uno de los más importantes del archipiélago para el paso de garzas y limfólas catalogadas «de interés especial» por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo.

*Viceconsejería de Medio Ambiente. Gobierno de Canarias*

La respuesta señala: Que el proyecto afectaría significativamente a las salinas, pudiendo significar la completa destrucción de la situada más al suroeste, ya que el dique arrancaría desde ella. Las Salinas, según el escrito, constituyen enclaves de gran valor cultural y ecológico y están incluidas dentro del Programa Regis (Programa de Recuperación de las Salinas de Canarias), en ellas se encuentran especies catalogadas de interés especial, como el Chorlito patinegro y la Ruppia marítima incluida en el anexo II de la Orden 20 de febrero sobre Protección de Especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Que la zona costera situada al soroeste del proyecto, entre Pozo Izquierdo y Maspalomas, es una de las áreas de mayor importancia económica de la isla, e indica que, según el informe del CEPYC-CEDEX de 1993, se producirá una interrupción del transporte sólido litoral, influyendo en las playas del sur.

Que el Estudio debería analizar la alternativa «cero» y justificar la alternativa elegida; analizar la viabilidad económica del proyecto teniendo en cuenta que existe un puerto de características similares junto a los polígonos industriales de Salinetas y El Goro, que se encuentra actualmente infrautilizado y prácticamente abandonado, y que la construcción de un nuevo puerto significaría la existencia de tres puertos comerciales en una distancia inferior a 40 kilómetros.

Que el Estudio debería contemplar un inventario de vertidos de la zona afectada y sus proximidades, a fin de valorar la incidencia de las instalaciones del puerto sobre la calidad de las aguas; descripción y evaluación de las medidas de control de las aguas residuales de los buques; descripción y análisis de las instalaciones de suministro de combustible, aceite y agua a los buques.

Que el Estudio debería contemplar la incidencia del puerto sobre las aves migratorias; las especies vegetales y animales que pueden verse afectadas;

la afeción sobre las comunidades marinas actualmente existentes y de la posible sustitución de éstas por otras futuras; evaluación de los recursos marinos pesqueros de la zona de estudio y repercusión derivada de la ejecución del proyecto; descripción de las salinas, de la fauna y flora asociadas y de las interacciones ecológicas que en ellas se desarrollan; medidas destinadas a preservar las salinas.

Que el Estudio debería presentar un estudio básico de dinámica litoral, estableciendo la afeción a la costa desde la Punta de la Sal hasta la Playa de Maspalomas; análisis exhaustivo de las corrientes de viento y de marea incluyendo la zona intermareal; balance sedimentario y evolución de la línea de costa, evolución de depósitos costeros; determinación de la afeción a la zona de Pozo Izquierdo, especialmente en lo que respecta a la zona de práctica de deportes náuticos.

Que el Estudio debería contemplar el grado de aceptación social mediante encuestas, contando con asociaciones de vecinos, grupos ecologistas, asociaciones socioculturales, etc.

Que el Estudio debe realizar un Programa de Vigilancia Ambiental que incluya un plan de emergencia en el caso de vertidos de hidrocarburos o cualquier otra sustancia contaminante y las medidas para evitar los mismos o controlar y evitar que el proyecto afecte a la costa, sus recursos pesqueros, marisqueo, zonas de baño, cultivos marinos, etc.

Que el Estudio de Impacto Ambiental debe realizarse sobre el proyecto completo (primera y segunda fase).

*Dirección Provincial en Las Palmas*

El informe señala: Que el Estudio debería analizar la influencia de puertos próximos, como el puerto de La Luz y de Las Palmas, y actuaciones concretas similares al puerto proyectado, como el puerto de Salinetas junto a los polígonos de Salinetas y el Goro cuya utilización es mínima y con generación de problemas medioambientales.

Que el Estudio debe analizar la modificación e interrupción del transporte de sedimento a causa de la construcción del dique, y que pudiera afectar desde la playa de las Cruces hasta la playa de Maspalomas y provocar una acumulación de sedimento hacia el norte del dique.

Que el Estudio debe considerar las modificaciones del oleaje inducidas por la obra, así como su influencia en las corrientes de viento o marea.

Que el Estudio debe considerar la zona de las Salinas, ecosistema de alto valor ecológico, que se verá afectada por el proyecto y que se encuentran dentro del Programa Regis.

Que se debe contemplar un plan de emergencia para caso de derrames de hidrocarburos o sustancias contaminantes y medidas preventivas y controladoras de los mismos cara a la contaminación real o potencial de la costa, pesca, zonas de recreo, baño, cultivos, etc.

Que se debe contemplar, especialmente en la fase de construcción, las afeciones que pudieran producirse por ruidos, emisiones a la atmósfera y contaminación marina.

*Consejería de Pesca y Transportes. Dirección General de Pesca.  
Gobierno de Canarias*

El escrito menciona la posible afeción del proyecto al Área Marina de Protección Especial, propuesta por el Plan Insular de Ordenación Territorial, la cual incluye un área de gran interés ecológico, zona del Cabrón, relativamente próxima a la zona de ubicación del puerto.

Asimismo, se señalan los siguientes aspectos a considerar: Que se deberían estudiar las corrientes marinas; dinámica del litoral; posibles deficiencias de oxígeno en el agua en la fase de construcción; comunidades biológicas infra y mesolitoral; importancia ecológica de la zona afectada; lugar de desarrollo de alevinaje de especies piscícolas que pudiera tener el área afectada; vertidos químicos generados y aguas residuales, sistemas seguridad y de recogida; afeción del tráfico marino sobre la actividad pesquera artesanal de la zona.

*Capitanía Marítima de Las Palmas. MOPTMA*

El escrito señala que el puerto deberá contar, en cumplimiento con la normativa vigente, con facilidades de recepción para residuos procedentes de los buques.

*Instituto Tecnológico Geominero*

Manifiesta que debe prestarse especial interés en el estudio de los impactos derivados de la apertura de canteras y préstamo para rellenos.

*Sociedad Española de Ornitología*

El escrito indica que el Estudio de Impacto Ambiental debería tener en cuenta los siguientes puntos:

Que el proyecto afectará al Área de Importancia Internacional para las Aves «Costa de Arinaga-Castillo del Romeral» que acoge especies nidificantes entre las que destaca el Chorlito patinegro considerada en peligro de extinción en Gran Canaria. Además, este litoral, con sus salinas asociadas, es uno de los lugares de paso de garzas y limícolas más importantes del archipiélago canario.

El puerto puede afectar también a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) número 112 «Juncalillo del Sur», lugar considerado como «Sitio de Interés Científico» por la Ley 12/1994, de Espacios Naturales de Canarias.

Se indica que no parece que la construcción del puerto esté justificada, teniendo en cuenta la existencia del puerto de Las Palmas a 35 kilómetros, recientemente ampliado, y el de Salinetas, puerto industrial en desuso que podría ser acondicionado.

*Asociación para la Defensa del Surf (ADES)*

El escrito indica que el proyecto afectará a la zona de importancia internacional donde se practica el deporte del surf. Se señala que es una zona de gran valor ecológico con fauna protegida y en la que se encuentran las Salinas de Arinaga.

Se señala que se debería valorar la rentabilidad social y económica del proyecto.

Se indica también que el proyecto supone la incompatibilidad con los siguientes compromisos medioambientales:

Los adquiridos con la Comunidad Europea que concedió «Bandera Verde» a esta zona por su calidad ambiental caracterizada como una zona húmeda que ha servido de soporte para aves limícolas y migratorias.

El escrito señala que las Salinas de Arinaga están recogidas dentro del proyecto de recuperación histórico-paisajístico de salinas que forma parte del programa comunitario «REGIS».

Señala que el Ayuntamiento de Agüimes se ha comprometido a llevar a cabo un «refugio para aves migratorias» en esta zona húmeda, compromiso recogido en la firma de la «Carta Municipal del Medioambiente».

El escrito concluye diciendo que las instalaciones del puerto suponen una destrucción tanto directa como indirecta de la zona.

*Colectivo Ecologista TURCON*

El escrito considera la construcción del puerto innecesario, teniendo en cuenta la cercanía y capacidad del puerto de Las Palmas.

Se indica la presencia en la zona de la especie protegida «Chelonia Myda» (Tortuga verde) y la importancia de los sebedales marinos en esta zona como hábitat natural para numerosas especies de fauna marina que podrían verse dañadas por la propia construcción del puerto y por la contaminación generada.

Se indican aspectos que el Estudio de Impacto Ambiental debe tener en cuenta, entre los que se destaca la necesidad y la demanda que existe para su posterior uso, así como la recuperación de las salinas.

*Asociación Ecologista Universitaria ADN SOS*

El escrito señala los siguientes aspectos a tener en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental: La repercusión del proyecto sobre las playas del sur por interrupción de transporte sólido; la influencia sobre la rotura de las olas; el interés de la zona húmeda, como área de importancia para las aves en Europa; la desaparición de flora autóctona, y la pérdida de parte de las salinas incluidas en el programa REGIS de la Comunidad Europea.

*Plataforma No al Puerto*

El escrito señala, entre otros aspectos, que no existe justificación para la construcción de un nuevo puerto y que no hay espacio para ubicar las construcciones anejas al puerto, ya que ello supondría la ocupación de las salinas y la reserva marina.

*Federación Ecologista Canarias «BEN MAGEC»*

El escrito considera que no existe justificación para la construcción del puerto y se indican las repercusiones ambientales más relevantes, que coinciden con las anteriores respuestas.

*Club Náutico Gaviota*

El escrito señala las afecciones ambientales del proyecto, que coinciden con las expresadas en las contestaciones anteriores.

*Don Antonio del Toro. Colaborador de Plataforma No al Puerto*

Señala las preocupaciones en relación a la falta de justificación y rentabilidad del puerto y sobre las repercusiones ambientales reflejadas en las contestaciones anteriores.

También se informa sobre una queja relativa a este proyecto presentada ante la Comisión de las Comunidades Europeas.

*Don Juan José Castro Hernández. Profesor de Biología de la Universidad de Las Palmas*

El escrito manifiesta los defectos técnicos del Estudio de Impacto Ambiental, que en aquel momento se elaboraba por el Cabildo Insular, entre los que se destacan: Que el área de estudio es excesivamente reducida; la existencia de contradicciones en cuanto a las conclusiones sobre las afecciones del proyecto en las playas situadas al sur y sobre el oleaje de la playa de Pozo Izquierdo; periodos de muestreos excesivamente cortos y poco representativos; falta de datos oceanográficos; falta de estudio de la viabilidad económica del puerto. También se resalta la importancia ecológica del área de estudio.

**ANEXO II****Resumen del Estudio de Impacto Ambiental***Descripción del proyecto*

Según la Memoria-resumen del Estudio de Impacto Ambiental, el puerto se comienza a proyectar en 1975 como una infraestructura necesaria para el mejor desarrollo del polígono industrial de Arinaga y en la seguridad de que ello contribuirá a una mejor ordenación del territorio en la isla complementando los recursos portuarios existentes.

El puerto se sitúa en la denominada Punta de las Salinas, en la Bahía de Arinaga, Municipio de Agüimes.

El proyecto consiste fundamentalmente en un dique con dos alineaciones, una primera de dirección norte-sureste, con una longitud de 720 metros, y una anchura máxima de 100 metros; la segunda alineación, de 500 metros de longitud, es perpendicular a la primera y está constituida por un dique-muelle formado por 15 cajones de 21 metros de ancho y 11,5 metros de calado.

El dique está provisto de escollera de protección y bloques de hormigón, preparado para el arribo de buques de carga de diversos tipos, con tonelaje de hasta 6.000 TPM, y con áreas de almacenamiento de mercancías en el propio dique.

Se ocuparán, según el Estudio, unas 4,5 hectáreas de fondos en mar territorial y alrededor de una hectárea de zona de dominio público marítimo-terrestre.

Las obras anejas al muelle incluyen: La calle de acceso al puerto desde el polígono industrial, de 30 metros de anchura, tubería de agua, canalizaciones eléctricas y de telefonía, líneas de alta y baja tensión, estación transformadora de 160 Kv, torres, columna y proyectores de alumbrado. La explanada de servicios ocupará unas 5 hectáreas, aunque se prevé construirla en el propio polígono de Arinaga.

Según el Estudio, la piedra y los áridos procederán de canteras debidamente autorizadas ya en explotación, no autorizándose la apertura de nuevas canteras.

*Inventario y análisis ambiental*

El proyecto se sitúa, según el Estudio, a unos 2,5 kilómetros del Paraje Natural de Arinaga y a unos 3 kilómetros de la Reserva Marina de Playa del Cabrón, en Suelo No Urbanizable de Especial Protección Natural, según el Plan Especial de Espacios Naturales, sin vigencia legal, y recomendado para su protección por diversas organizaciones nacionales e internacionales.

Según el Plan de Ordenación del Litoral de Agüimes, la carretera y el muelle se sitúan entre un Suelo Rústico Litoral y Costero de protección paisajística y Bien de Interés Cultural (margen oriental de las Salinas) y Suelo Urbano Industrial (margen occidental).

La vegetación de la zona de estudio está formada por comunidades xerofíticas y una banda halófila en el cinturón litoral; destacando, por encontrarse protegidas por la legislación canaria, las especies «Zygophyllum fontanessii» (Uva de Mar) y «Ruppia marítima».

En relación a la fauna terrestre, la zona se destaca por estar catalogada de interés ornítico, estando recomendada su conservación como zona húmeda por el Comité español del Convenio de Ramsar, así como por diversas organizaciones Europeas y Nacionales. Es una zona que acoge habitualmente numerosas especies migratorias algunas de interés especial y especies nidificantes, entre las que destaca la presencia del Chorlito patinegro («Charadrius alexandrinus»), considerada en peligro de extinción en el Libro Rojo de los Vertebrados Terrestres de Canarias e incluida en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990).

En la zona se encuentra un ecosistema especial formado por lagunas hipersalinas de las Salinas de Arinaga. Este ecosistema lagunar sirve de soporte a la avifauna mencionada y a otras comunidades animales y vegetales de gran interés científico por su adaptación a las condiciones extremas de salinidad y temperatura.

El medio marino se ve afectado por puntos de vertidos de aguas residuales, uno correspondiente al emisario submarino roto muy cerca de la costa y otro más al norte, que dan lugar a una baja salinidad y a concentraciones de nutrientes superiores a las normales, así como valores de coliformes totales por encima de los límites establecidos para aguas de baño.

La zona supra y mesolitoral está poblada de comunidades típicas de estos ambientes, destacando, por su diversidad específica, los charcos intermareales.

La zona intermareal de los alrededores de Punta de la Sal, sector donde se construirá el muelle, es una banda de cantos rodados con escasos charcos, de poca profundidad y, en general, con baja diversidad específica.

El Estudio incluye la caracterización de la zona infralitoral. La composición florística se determina por bandas atendiendo a la presencia de distintas especies algales. En cuanto a la composición faunística destaca un sustrato pedregoso, con la presencia, entre otras especies, de cardúmenes de lisas y bogas, y un sustrato arenoso donde aparecen praderas submarinas o sebadales, fundamentalmente de «Cymodocea nodosa», que acogen a una gran diversidad faunística.

En general, el Estudio califica el valor natural de la zona marina como medio, debido a la presencia de vertidos costeros y a la presión social que se manifiesta en el atipismo de algunas comunidades.

El Estudio destaca el valor patrimonial de las Salinas de Arinaga, situadas en el lugar de arranque del futuro muelle, cuya importancia natural se ha descrito, y con gran valor cultural y etnográfico. Dichas salinas se encuentran incluidas dentro del Programa de recuperación de las Salinas de Canarias, llamado Programa Regis.

En la zona del futuro puerto se encuentran dos sectores muy diferentes: El Barrio de Arinaga, con una población de unos 2.000 residentes, que aumenta hasta unos 6.000 en épocas estivales, y el polígono industrial, dotado de servicios, aunque sus parcelas no están totalmente ocupadas.

Entre la población del Barrio de Arinaga se encuentra un pequeño núcleo de pescadores, con una flota de cinco embarcaciones artesanales de menos de 8 metros de eslora. La zona habitual de pesca no es el área de ocupación del futuro puerto.

En el polígono está la Estación Depuradora del Sudeste con un emisario de 1.700 metros que vierte en la bahía, y que en la actualidad está roto.

El Estudio incluye un informe del Centro de Estudios de Puertos y Costas (CEDEX), que destaca dos tipos de influencia del puerto en las playas del entorno:

Modificación del oleaje, que tendrá lugar en la playa de las Formas o Cueva Alaya situada al sur del puerto. Según el informe esta influencia no parece que implique una modificación del oleaje en la playa de Pozo Izquierdo (lugar donde se desarrolla la práctica del surf).

Interrupción del transporte sólido litoral hacia las playas del sur del puerto. Esta interrupción ocasionará un déficit potencial de sedimento del orden de 60.000 m<sup>3</sup>/año, dependiendo del tipo de oleaje.

El Estudio incluye un informe económico de 1991 sobre el Proyecto del puerto, elaborado por la empresa consultora Price Waterhouse por encargo de la Asociación Mixta de Compensación del Polígono Industrial de Arinaga.

Dicho informe indica que, desde que se planteó la posibilidad de disponer de un polígono industrial en Arinaga, se contó con la necesidad

de la creación del puerto industrial como pieza principal de la infraestructura del polígono, y como complemento al puerto de Las Palmas. El informe considera que el puerto de Las Palmas está condicionado negativamente como puerto industrial por el hecho de estar rodeado por la ciudad de Las Palmas, de manera que cualquier industria establecida perturbaría la salubridad del ambiente. Esto se agrava por la inexistencia de zonas adecuadas para el asentamiento de los complejos industriales. Además, la construcción del puerto se justifica para evitar la circulación a través de la ciudad de Las Palmas de productos industriales de carácter peligroso, así como productos hortofrutícolas, y para reducir costes de transporte de suministro.

En el aspecto socioeconómico, el puerto absorbería el 25 por 100 del desempleo actual en la zona de influencia del Proyecto.

Según el informe, el análisis sobre Cuentas de Explotación Provisionales muestra que, con las estimaciones de tráfico previstas, durante la explotación del puerto no existirán problemas de tesorería significativos.

Los impactos negativos más significativos derivados de la construcción del puerto, según el Estudio, se localizan sobre la especie protegida y nidificante en la zona del proyecto, Chorlito patinegro, que tendría lugar tanto durante la fase de construcción como en la de explotación; y sobre la playa de Bahía de Formas y las playas situadas al sur del puerto, por interrupción del transporte de sedimentos.

#### *Medidas correctoras*

El Estudio propone una serie de medidas correctoras, enfocadas principalmente hacia el medio terrestre, entre las que destacan: La restauración de las Salinas una vez finalizada la obra; reacondicionar como zona húmeda los terrenos entre las Salinas y el polígono industrial; dejar conectados ambos márgenes de la carretera, a su paso por las Salinas, para minimizar el impacto sobre la fauna; ejecutar las obras de acondicionamiento del terreno para la carretera y el arranque del muelle durante los meses de verano; utilizar pantallas sónicas con plantaciones vegetales; reparación del emisario y evitar los vertidos de aguas residuales en la zona.

El Estudio hace una serie de indicaciones a tener en cuenta durante la fase de ejecución de las obras como Plan de seguimiento y control.

El Estudio incluye un informe sobre la restauración de la franja costera de Arinaga como Zona Húmeda, elaborado por el Grupo Ornitológico Aldebarán, en el que hace una propuesta sobre las líneas de actuación para desarrollar un proyecto sobre una restauración de Arinaga como área de interés para las aves. Entre estas líneas destacan: Poner en marcha el Plan de recuperación de las Salinas; crear amplias zonas de encharcamiento intermareal por detrás de la barrera de cantos rodados; creación de charcas de agua dulce permanentes, y restauración de la cubierta vegetal.

Asimismo, se incluye una breve propuesta de proyecto de Parque Público de «Punta de las Salinas», según el Plan Especial de Ordenación del Litoral de Agüimes, que sería ejecutado por el Ayuntamiento de Agüimes en colaboración con la Consejería de Política Territorial. El proyecto ocuparía una superficie de 82.000 metros cuadrados, que contemplaría, entre otras actuaciones, la rehabilitación de las Salinas y sus construcciones anexas, una zona de parque y la creación de charcas. El presupuesto de las obras asciende, según dicho informe, a 300.000.000 de pesetas.

#### *Análisis del contenido*

El Estudio hace una identificación, descripción y valoración de algunos de los efectos ambientales más significativos derivados de la construcción del puerto.

La recuperación de las Salinas y las medidas de protección ambiental se limitan a informar sobre la existencia de un Plan de Recuperación, a ejecutar por parte de otras entidades, pero no se hace una incorporación del mismo en la planificación de las obras del puerto, por lo que esta medida carece de un compromiso del promotor sobre la ejecución de dicho plan.

El área de Estudio se limita a la zona concreta de ubicación del proyecto, y no entra a valorar ni corregir las consecuencias que pudieran existir derivadas de la construcción del puerto sobre las zonas de interés ambiental y turístico situadas al sur del proyecto.

El Plan de Vigilancia Ambiental son meras propuestas, sin concreción técnica ni económica.

El Estudio no entra a valorar los aspectos más destacados contemplados en las contestaciones a las consultas realizadas, previas a la finalización del Estudio de Impacto Ambiental, como son:

**Necesidad y aceptación social del proyecto.**

Análisis de alternativas que contemple la posible utilización del puerto de Salinetas y del puerto de Las Palmas, determinando luego la solución mejor para el medio ambiente, dentro de las alternativas técnica y económicamente razonables.

Incidencia y consecuencias ambientales y sociales sobre las playas del sur por interrupción del transporte sólido litoral y por la modificación del oleaje y corrientes de viento.

Medidas correctoras con las que el promotor se comprometa, justifique y proyecte, al nivel de las demás acciones contenidas en el proyecto del puerto.

**ANEXO III****Resumen de los comentarios mas significativos efectuados en la participación pública sobre el Estudio de Impacto Ambiental***Viceconsejería de Medio Ambiente. Gobierno de Canarias*

El informe señala las siguientes deficiencias encontradas en el Estudio de Impacto Ambiental:

Los estudios realizados sobre el ecosistema marino deberían aportar datos de muestreos realizados a lo largo de un año, como mínimo, a fin de conocer la dinámica ecológica estacional de la zona.

El estudio de alternativas no es tal, sino que se limita a ligeras modificaciones en planta del puerto. Se debería estudiar la alternativa del puerto industrial existente en el polígono de Salinetas, el cual es susceptible de ampliación, previsiblemente sin problemas de dinámica sedimentaria, situado a 13 kilómetros al norte y muy bien comunicado con el polígono industrial de Arinaga a través de la autopista GC-1.

El Estudio no analiza ni resuelve de manera satisfactoria los efectos sobre la dinámica sedimentaria costera, su funcionamiento y los efectos sobre las playas situadas al sur del proyecto.

*Sociedad Española de Ornitología*

El informe señala los siguientes comentarios al Estudio de Impacto Ambiental:

La construcción de la carretera de acceso y del muelle supondrán la destrucción, fragmentación y deterioro de la vegetación y de la avifauna protegida.

El puerto supondrá, según informa el Estudio, la interrupción del transporte sólido litoral que producirá erosión en las playas al sur del mismo.

Toda la costa desde Arinaga hacia el sur, hasta la playa de Tarajalillo, es Área de Importancia Internacional para las Aves y en ella se encuentra la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), llamada «Juncalillo del Sur».

Ni el movimiento mercantil previsto, ni la creación de puestos de trabajo, justifican la construcción del puerto en una zona de gran valor ecológico.

En relación a las medidas correctoras el informe señala que: Se deberían contemplar actuaciones sobre toda la zona afectada, como la bahía de Formas; el Estudio debería explicar cómo y dónde se van a reacondicionar las zonas húmedas y contemplar la zona al sur de las Salinas; la creación de un parque público acentuaría la antropización de la zona y empeoraría el asentamiento de la avifauna; las obras de acondicionamiento del terreno deberían efectuarse durante los meses de verano.

*Asociación para la Defensa del Surf (ADES)*

El escrito, en su primera parte, se refiere a la falta de justificación del proyecto en base a un Estudio Económico del Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, en el que se dice que el proyecto no sería ni social ni económicamente rentable.

En lo referente al Estudio de Impacto Ambiental, el escrito indica:

Que dicho Estudio no ha tenido en cuenta las sugerencias expresadas en las fases anteriores del procedimiento.

Que no recoge ninguna medida correctora para la retención de sedimentos previsible según el propio Estudio.

Que los datos sobre las comunidades biológicas, se han obtenido de muestreos no representativos.

Que la costa de Arinaga es de una gran riqueza faunística y pesquera con un efecto transitorio de los actuales vertidos por la rotura del emisario submarino.

Que la antropización que ha sufrido la zona se debe precisamente a las obras de roturación y acondicionamiento de la zona de arranque del puerto en la que se ha destruido gran parte de la población de Uva de Mar.

Que el puerto de Arinaga entra en clara contradicción con los proyectos de protección del área como zona de importancia para aves y que las medidas correctoras propuestas son insuficientes y nada efectivas.

Que el puerto destruirá una de las Salinas consideradas como patrimonio histórico.

Que cerca del puerto proyectado se encuentra el puerto industrial de Salinetas, perteneciente a la red de puertos del Estado y declarado de interés general por la Ley de Puertos, que tiene idénticas capacidades operativas y que sería susceptible de ampliación con nulo impacto ambiental al estar situado en una zona que no tiene el interés que posee la de Arinaga.

*Plataforma No al Puerto*

El escrito indica que la zona, de gran fragilidad ecológica, se sustituiría completamente para dar paso a un puerto. Asimismo hace una serie de reflexiones sobre si la isla recibiría un beneficio tan grande como para merecer la pena destruir dos ecosistemas irrecuperables de una zona de costa que ya ha sido destruida en otros puntos.

*Asociación Cultural Ecologista «Pattnegro»*

El informe indica:

Que la población de Arinaga, así como los turistas y usuarios de las playas vecinas, han sido los grandes olvidados eclipsando su derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado por los intereses del empresario.

Que existen serias dudas sobre la justificación del proyecto, ya que según advierte el estudio elaborado por el catedrático de Economía Aplicada, don Ginés de Rus, la construcción del puerto no es una inversión socialmente deseable.

Que los puertos de Las Palmas y de Salinetas, este último a menos de 15 kilómetros, están inutilizados actualmente.

Que la desaparición o degradación del entorno, incluyendo las futuras playas erosionadas del sur de Gran Canaria, perjudicarán al sector turístico del que depende en gran medida la economía canaria.

**ANEXO IV****Resumen de la documentación complementaria solicitada***Informe sobre la necesidad del puerto y la idoneidad del mismo; Autoridad Portuaria de Las Palmas*

El informe señala que el puerto de servicios de Arinaga está declarado por la Ley de Puertos como de interés general y de competencia exclusiva del Estado.

**CONSIDERACIONES**

Para la Autoridad Portuaria de Las Palmas la necesidad e idoneidad del proyecto se sustenta en la complementariedad del puerto de Arinaga en conjunción con la del puerto de La Luz y Las Palmas.

La razón de esta complementariedad se basa en el desvío de ciertos tráficos cuya demanda actual y previsible resulta difícil atender en su totalidad en el puerto de La Luz y Las Palmas, como son los tráficos de graneles sólidos y líquidos.

Los graneles sólidos (arena y cemento básicamente) se manipulan en parcelas al aire libre que demandan una importante porción de suelo que en el caso del puerto de La Luz y Las Palmas es excesivamente cara y escasa, por lo que resulta difícil encontrar un lugar adecuado para este tipo de actividad, por lo que el polígono industrial de Arinaga se presenta como una solución óptima para los responsables de esta Autoridad Portuaria.

Respecto a los graneles líquidos, están constituidos en un 98 por 100 por productos petrolíferos, cuya manipulación exige también una zona de maniobras apropiada y suficientemente amplia, que, como ya se ha dicho, escasea en el puerto de La Luz y Las Palmas, por lo que la posibilidad de trasladar la manipulación de estos productos al puerto de Arinaga constituye una magnífica opción.

Asimismo, y también considerado como granel líquido, está el gas natural. Este producto no se usa actualmente en las Islas Canarias, pero existe

un proyecto muy avanzado para su introducción. Las instalaciones necesarias para su almacenamiento y distribución se ubicarían en el puerto de Arinaga, puesto que se trata de un tráfico nuevo que no es posible atender en ninguna de las instalaciones portuarias existentes en la isla, y sobre todo porque el principal usuario (la central eléctrica de Unelco) se encuentra situada en terrenos cercanos a dicho puerto.

Independientemente del traslado de tráfico ya existentes en el puerto de La Luz y Las Palmas, hay que valorar la calificación del polígono de Arinaga como zona especial para actividades de producción, manipulación, transformación y comercialización de mercancías, dentro de la Zona Especial Canaria que crea la Ley 19/1994, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Teniendo en cuenta que se le ha dado la misma calificación que a los terrenos del puerto de La Luz y Las Palmas, es intención de esta Autoridad Portuaria definir claramente la ubicación de los diferentes tipos de empresas, por lo que al estar el polígono industrial de Arinaga ya constituido por empresas con un gran componente industrial de producción y transformación, los terrenos del puerto de La Luz y Las Palmas quedarían para actividades con mayor componente de manipulación y comercialización.

Consecuencia de esta definición de ubicaciones es necesario, incluso imprescindible, la existencia de un puerto en el polígono de Arinaga, a través del cual entren las materias primas necesarias para la producción y transformación y salgan los productos elaborados.

Finalmente, se utilizaría el puerto de Arinaga para el desembarque de mercancías especiales que por sus características (volumen, longitud, etcétera) requieran medios de transporte que crean actualmente problemas en el puerto de Las Palmas, no tanto en el recinto portuario sino en su paso a través de la ciudad para poder llegar a su destino, toda vez que es imprescindible atravesar la misma para llegar a cualquier punto de la isla.

En cuanto a la ubicación física o geográfica del puerto de Arinaga, se considera correcta por la Autoridad Portuaria toda vez que se encuentra a mitad de camino entre los dos principales polos de actividad económica y comercial de la isla de Gran Canaria: la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y los municipios turísticos del sur de la isla, San Bartolomé de Tirajana y Mogán.

#### *Informe de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente*

La Consejería de Política Territorial, como órgano competente en materia de medio ambiente del Gobierno Canario, informa que la ejecución del proyecto es conforme con el planeamiento municipal de aplicación, con el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y muestra pleno apoyo a la iniciativa por ser de interés para el desarrollo económico y social de la isla, que debe compatibilizarse con el nivel adecuado de protección y conservación del medio ambiente.

Posteriormente se solicitó a esta Consejería información sobre la opinión de la Viceconsejería de Medio Ambiente en relación a la posibilidad de estudiar la alternativa de proyecto en el puerto de Salinetas, no habiéndose recibido respuesta alguna.

#### *Proyecto «Saladar» de restauración de los humedades costeros de Arinaga*

La propuesta «SALADAR, LIFE Medio Ambiente 96» fue elaborada y presentada por el Cabildo Insular de Gran Canaria como proyecto de interés Comunitario LIFE.

Tiene como objetivo principal la restauración de una zona natural; integra el sector de las Salinas, de gran interés para el paso de aves migratorias en la isla de Gran Canaria, con poblaciones de fauna y flora protegidas por la legislación canaria y que suponen, además, un gran valor etnográfico.

La propuesta señala el interés del proyecto como parte de las medidas correctoras en la construcción de puerto de servicios en el polígono industrial de Arinaga. Si no se realizan al completo sus medidas correctoras, dice la propuesta, conllevaría a que en un breve plazo de tiempo la zona y sus valores ambientales quedasen totalmente degradados sin posibilidad de restauración, perdiéndose un enclave realmente importante para el soporte de las migratorias que visitan las islas.

Se estima restaurar una superficie de unas 25 hectáreas, dividida en dos sectores separados por la nueva carretera de acceso al muelle proyectado.

En la zona noroeste se desarrollarán las actividades didácticas y divulgativas, con un Centro de Interpretación, zonas de observación de la avifauna, una escuela-taller de técnicas salineras y senderos de recorridos didácticos para la observación de la flora.

La zona suroeste, estará restringida, ya que es el sector de nidificación, dándosele a lo sumo un uso científico.

La propuesta indica que el proyecto contemplará:

La creación y rehabilitación de unas 20 charcas, de agua salada, dulce y salobre, que configurarán unos humedales muy diversificados.

La revegetación con especies autóctonas de la zona se llevará a cabo en las entrecharcas, bordes y taludes (márgenes de la carretera de conexión del puerto con el polígono y taludes de los bordes de la actuación).

La restauración de las Salinas.

Subproyecto, a escala de planta piloto, para cultivo de microalgas integrado a la biofiltración de aguas residuales urbanas. Se pretende su aplicación a áreas de interés industrial, como piensos para ganado, maricultura animal y fertilizantes agrícolas.

Los aportes de agua dulce se efectuarán mediante el agua reciclada proveniente de una estación depuradora, y los de agua salobre-salada de pozos equipados con molinos de viento.

Un plan de seguimiento y control del desarrollo y evolución del sistema.

Un plan didáctico de aprovechamiento, para lo cual se rehabilitará la edificación existente como Centro de Interpretación, así como edificaciones colindantes a las salinas como «hides» de observación. También se rehabilitarán parte de las edificaciones de las Salinas para acoger una escuela-taller de prácticas salineras.

La propuesta señala el interés general del proyecto como experiencia sobre la compatibilidad de coexistencia entre los aspectos naturales y el desarrollo industrial colindante, para conseguir un desarrollo sostenible, que puede ser reproducido en otros enclaves costeros.

Entre las fases de desarrollo del proyecto propuesto destacan:

En una primera fase: La restauración de los humedales del sector sureste, con el acondicionamiento de las charcas y su sistema de alimentación; restauración y acondicionamiento de las Salinas.

Los trabajos se realizarán simultáneamente a la construcción del muelle comercial, durante los dos años en que está prevista su ejecución.

En la segunda fase: La realización de las medidas correctoras del puerto y del entorno de los humedades del oeste; restauración de los humedales del noreste.

Los trabajos se realizarán una vez concluidas las obras del muelle, estimándose en un año la duración de la restauración.

En la tercera fase: Elaboración de informes; plan de seguimiento y control del sistema.

#### *Dictamen sobre la incidencia de las obras del puerto de Arinaga en las playas del entorno. Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria*

Este estudio fue realizado por el Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas de la Universidad de Cantabria, a solicitud de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, para profundizar en algunos aspectos que no habían quedado suficientemente claros en el resto de estudios e informes que constituyen el expediente del proyecto.

En esencia, el objeto del Estudio era analizar la influencia de las obras proyectadas sobre la estabilidad de las playas del entorno inmediato a la zona de actuación y sobre las playas turísticas del sur de la isla, así como la potencial incidencia de las obras sobre las rompientes del oleaje y el viento en Pozo Izquierdo, y sus posibles consecuencias para la práctica de determinados deportes náuticos como «surf» y «windsurf».

Las principales conclusiones obtenidas en este Estudio se resumen a continuación:

Afecciones a las playas del entorno inmediato:

**Bahía de Arinaga:** La playa de la Bahía de Arinaga seguirá siendo estable tras la construcción del puerto. No obstante, con temporales del primer cuadrante podría verse disminuido su recubrimiento de arena a causa de las reflexiones en el dique, volviendo este material erosionado al perfil emergido en épocas de calma.

**Bahía de Formas:** La playa de arena de la Bahía de Formas aumentará su estabilidad, tanto por la reducción de energía del oleaje como por el aumento del transporte de arena de aguas profundas hacia la costa a causa de la difracción en el morro del dique. No se esperan cambios apreciables en las playas de Bolos, reduciéndose el actual grado de erosión de costa.

**Bahía de Pozo Izquierdo:** La construcción del dique no influirá sobre el balance sedimentario de esta bahía, a excepción de una menor cantidad de arena transportada entre las batimétricas 10 a 20 metros. Por tanto la estabilidad de estas playas no se verá afectada por la obra.

Afecciones a las playas del sur de la isla: No se producirá ningún cambio significativo en el flujo sedimentario al sur de la Punta Gaviota, por lo tanto la estabilidad de las playas del sur de la isla no se verá afectada por la construcción del puerto de Arinaga.

Afecciones al régimen de viento: Según el estudio, las líneas de corriente del viento son despedidas hacia arriba por la presencia del dique, no recuperando su configuración previa hasta una distancia que puede estimarse en unas 50 veces la altura del obstáculo. Es decir, teniendo en cuenta que la altura del dique es de 12 metros, y considerando vientos de velocidades entre 20 y 50 kilómetros/hora para el puerto de Arinaga, esta distancia es de unos 600 metros.

Cabe resaltar que la aplicación de este criterio al monte Arinaga, de 200 metros de altitud, se traduce en que el dicho monte afecta al viento en unos 10 kilómetros, lo cual, para vientos del sector nor-noroeste, implica que toda la bahía de Pozo Izquierdo estaría en la actualidad afectada por la presencia del monte Arinaga.

Por tanto, la presencia del puerto no supondrá un perjuicio para la práctica del «windsurf» en esta zona.

#### Informe de la Asociación de Defensa del Surf (ADES)

Los informes se reciben tras la revisión por parte de la esta Asociación de la información complementaria anteriormente expuesta.

Los informes hacen una crítica negativa sobre la objetividad y rigor de lo argumentado por Puertos de Las Palmas sobre la necesidad e idoneidad del puerto de Arinaga por entender, según los informes, que se contradice con la información obtenida sobre el coste-beneficio del proyecto, sobre los movimientos de mercancía marítima y sobre los terrenos de manipulación de estas mercancías.

Se informa sobre la posibilidad de la utilización del puerto de Salinetas como alternativa al puerto de Arinaga en base a la siguiente información:

Según los informes, el puerto de Salinetas, declarado de interés general conjuntamente al puerto de Arinaga, está actualmente explotado bajo concesión administrativa por la empresa «Distribuidora Industrial, Sociedad Anónima» (DISA), con la función específica de desvío de la mayoría de las mercancías peligrosas, nocivas o contaminantes del puerto de Las Palmas.

La factoría de DISA-Salinetas, dicen los informes, suministra, entre otros, a la empresa UNELCO. El puerto y los depósitos de dicha factoría son también utilizados por SHELL, MOBIL, TEXACO, etc., para la recepción y almacenamiento de las gasolinas que posteriormente distribuyen en sus redes de estaciones de servicios.

El dique del puerto de Salinetas, según los informes, tiene una longitud de 200 metros y 50 metros de ancho, con una profundidad en el arranque de 7 metros y en el morro de 14 metros. Partiendo desde el morro hacia el mar, a unos 200 metros en dirección sureste, se alcanzan unos 24 metros de calado.

Además, con un dique de sólo 400 metros se conseguiría una profundidad importante, al contrario del proyecto del puerto de Arinaga, que con un dique de 720 metros hacia el mar sólo se consiguen 10 metros escasos de calado.

En cuanto a la situación, el informe indica que el puerto de Salinetas se encuentra a una distancia de 1,5 kilómetros de la autopista, a 2,5 kilómetros de la zona habitada más próxima, a 13 kilómetros del polígono industrial de Arinaga, a 17 kilómetros del puerto de Las Palmas y a 5 kilómetros del aeropuerto. Está comunicado por dos carreteras, con calles y viales de anchura suficiente para el tránsito de camiones de gran tonelaje.

El puerto de Salinetas, según los informes, está rodeado de tres polígonos industriales consolidados, con terrenos para su utilización industrial aprobados por las normas subsidiarias del Ayuntamiento de Telde.

Por informe, indican que el puerto de Salinetas, por su situación geográfica, está protegido de los temporales del sur por la montaña de Gando, al contrario que el puerto de Arinaga que se presenta a estos temporales totalmente desprotegido.

## BANCO DE ESPAÑA

8437

**RESOLUCIÓN de 17 de abril de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 17 de abril de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.**

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA .....	145,477	145,769
1 ECU .....	164,724	165,054
1 marco alemán .....	84,223	84,391
1 franco francés .....	25,036	25,086
1 libra esterlina .....	236,939	237,413
100 liras italianas .....	8,548	8,566
100 francos belgas y luxemburgueses .....	408,271	409,089
1 florín holandés .....	74,950	75,100
1 corona danesa .....	22,111	22,155
1 libra irlandesa .....	224,355	224,805
100 escudos portugueses .....	83,989	84,157
100 dracmas griegas .....	53,573	53,681
1 dólar canadiense .....	103,987	104,195
1 franco suizo .....	98,931	99,129
100 yenes japoneses .....	115,761	115,993
1 corona sueca .....	18,865	18,903
1 corona noruega .....	20,554	20,596
1 marco finlandés .....	28,071	28,127
1 chelín austriaco .....	11,966	11,990
1 dólar australiano .....	112,526	112,752
1 dólar neozelandés .....	100,191	100,391

Madrid, 17 de abril de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

8438

**RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 1997, de la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de ampliación de homologación de gran recipiente a granel, para el transporte de mercancías peligrosas, fabricado por «Guimerá, Sociedad Anónima».**

Recibida en la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial, del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de la Generalidad de Cataluña, la solicitud presentada por «Guimerá, Sociedad Anónima», con domicilio social en calle Potosí, número 9, municipio de Barcelona, para la ampliación de homologación de gran recipiente a granel, fabricado por «Guimerá, Sociedad Anónima», en su instalación industrial ubicada en Barcelona.

Vista la Resolución de homologación de fecha 25 de junio de 1996, con contraseña de homologación G-065 y organismo expedidor la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial, del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de la Generalidad de Cataluña.

Vista la certificación de la EIC, ICICT, entidad colaboradora de la Administración, con clave BB.VC.12107/97, de fecha 28 de enero de 1997, en la que se hace constar el seguimiento del cumplimiento de la normativa vigente para el transporte de mercancías peligrosas por carretera (TPC-ADR), así como el seguimiento de las condiciones originales del proyecto que sirvió de base para conceder la contraseña de homologación citada.

He resuelto autorizar para el gran recipiente a granel citado, la ampliación de homologación consistente en transportar, además, de las materias autorizadas en la Resolución citada, las siguientes: