

en persona que haya desempeñado puesto o cargo, durante los cinco años anteriores a su convocatoria, en el Ministerio de Fomento, organismos autónomos, entidades públicas empresariales, entes públicos o sociedades estatales de él dependientes.

Segundo.—La dotación económica del Premio Nacional de Ingeniería Civil será de 30.000 euros, cuantía que no podrá dividirse.

Tercero.—1. El Premio se fallará por un Jurado presidido por el Ministro de Fomento o por el titular del órgano del Departamento que designe, e integrado además por el Director general de Carreteras, el Director general de Ferrocarriles, el Director general del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, el Secretario general Técnico, y, en su caso, la persona premiada en la anterior convocatoria, así como hasta cinco miembros más.

2. Será Secretario del Jurado, sin voz ni voto, el titular de la Subdirección General de Programación Técnica y Científica del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, ostentando dicha Unidad la Secretaría del mismo.

3. La Orden por la que se convoque anualmente el Premio contendrá la designación de los miembros del Jurado que no sean natos.

4. Los miembros del Jurado tendrán derecho a percibir, si procede por razón de su domicilio, dietas y gastos de viaje, así como, en su caso, las asistencias que se determinen.

5. Las normas de procedimiento y régimen de votaciones del Jurado se adecuarán a lo previsto en los artículos 22 a 27 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Cuarto.—Los candidatos al Premio podrán ser presentados por los miembros del Jurado y por las Organizaciones, Instituciones y Corporaciones que tengan acreditada vinculación con la Ingeniería Civil aplicada a las infraestructuras del transporte, mediante propuestas razonadas dirigidas a la Secretaría del Jurado.

Quinto.—La concesión del Premio será publicada en el «Boletín Oficial del Estado», mediante Resolución del Presidente del Jurado, y su entrega se efectuará en un acto público, con la solemnidad y difusión adecuadas.

Sexto.—El Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2001, será convocado en el primer trimestre de 2002.

Séptimo.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de agosto de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Excmos. Sres. Secretario de Estado de Infraestructuras y Subsecretario.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

17477 *ORDEN de 5 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Palma de Mallorca.*

El aeropuerto de Palma de Mallorca, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de primera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y de orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 2038/1986, de 28 de junio, por el que modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Palma de Mallorca y Base Aérea de Son San Juan. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto, denominado Palma de Mallorca/Son San Juan, según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En el año 2000 el aeropuerto gestionó cerca de 19,5 millones de pasajeros y 177.000 operaciones de aeronaves, lo que lo sitúa como uno de los más importantes de España junto con los de Madrid-Barajas y Barcelona. La tipología del tráfico de pasajeros es regular, algo más del 55 por 100, debido a la regularización de muchos vuelos chárter que sin embargo a efectos de gestión siguen considerándose como tales, y predominantemente tipo Schengen. La estructura del tráfico de pasajeros indi-

ca una acusada estacionalidad hacia los meses de verano, sobre todo en el segmento no Schengen y al internacional, correspondiendo el mes punta a agosto.

Dispone en la actualidad de dos pistas paralelas, denominadas 06L-24R, o pista norte, de 3.270 × 45 metros, y 06R-24L, o pista sur, de 3.000 × 45 metros, además de la rodadura paralela de la pista norte, situada a 200 metros de ella, que puede emplearse como pista de vuelo en caso necesario. Todas las cabeceras disponen de aproximación instrumental de categoría I, excepto la 06R, donde la aproximación es de no precisión. Para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma en forma de U que dispone de 75 posiciones para aeronaves comerciales, más una zona con 57 posiciones para aviación general. El campo de vuelos posibilita una capacidad de 78 operaciones a la hora, suficiente para absorber la demanda a corto plazo; sin embargo, es necesario aumentar dicha capacidad, debiéndose actuar sobre el campo de vuelos y el sistema de rodaduras para absorber la demanda a largo plazo.

En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Palma de Mallorca dispone de varios edificios para el tratamiento de pasajeros, conectados entre sí. Estos edificios están integrados por un Terminal principal, con seis plantas, que ubica el procesador; el Terminal o módulo A, dedicado a vuelos regulares y parte de los chárter; el Terminal o módulo B, dedicado predominantemente a tráfico no Schengen y Terceros Países; un Terminal o módulo C, conectado al B, y por último, un Terminal o módulo D. Las zonas de carga e industrial se encuentran dispersas en varias zonas del aeropuerto.

El ajuste de la capacidad actual con la demanda esperada, requiere actuar a medio plazo sobre la plataforma comercial, y a corto plazo sobre la de aviación general. En cuanto al lado tierra, se requieren actuaciones a corto plazo localizadas sobre los puntos críticos del terminal de pasajeros, y sobre la zona de carga, que resulta insuficiente a todas luces para los requerimientos del aeropuerto.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto del archipiélago balear como del resto de España, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Palma de Mallorca y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Palma de Mallorca que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

Por último, y dado que el aeropuerto de Palma de Mallorca forma parte del aeródromo de utilización conjunta de Palma de Mallorca/Son San Juan, su aprobación se llevará cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 del Real Decreto 2591/1998 y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a este tipo de aeródromos, según determina la disposición adicional tercera del mismo Real Decreto. A este efecto el Plan Director fue informado por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), en su Ponencia de Aeródromos 1/2001, dando su visto bueno al documento.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber un el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la construcción de una calle de rodadura paralela para la pista sur y de dos calles de salida rápida para la cabecera 24L más una para la 24R (esta última para los aterrizajes de aviación general); la modificación de la calle M de la pista norte convirtiéndola en salida rápida; la ampliación del apartadero de espera de la pista 24R y construcción de una nueva rodadura tipo «link»; la construcción de una plataforma entre el terminal B y el módulo C, y de otra plataforma contigua a la rodadura paralela de la pista sur; la ampliación de la plataforma de aviación general; la ampliación del terminal principal hacia el norte y hacia el sur; la transformación en satélite de los terminales B y C y la remodelación del pasillo de conexión entre el terminal A y el procesador; la ampliación del aparcamiento de autobuses; la creación de una zona de carga anexa a la plataforma de aviación general y de una segunda zona industrial al norte de la cabecera 24L; la reubicación de la Torre de Control, y la construcción de un terminal de aviación general contiguo a la plataforma de aviación general. Todo ello debe ir acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las nuevas infraestructuras a la situación actual del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Fomento, y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del aeropuerto de Palma de Mallorca» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto, delimitada por el Plan Director, tiene una superficie estimada de 767,38 hectáreas, de las cuales alrededor de 569,60 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 197,78 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del Plan Director, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden en el lado este de la zona de servicio y contiguos a la zona militar, ocupando una superficie aproximada de 91,6 hectáreas. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en dos grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; y

2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales.

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 569,60 hectáreas que se representan en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por dos pistas paralelas, de denominación 06L-24R Y 06R-24L, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada en el área entre pistas.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 197,78 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 46,9 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 18,4 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 18,13 hectáreas.

2.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 1,1 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 111,41 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 1,84 hectáreas.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

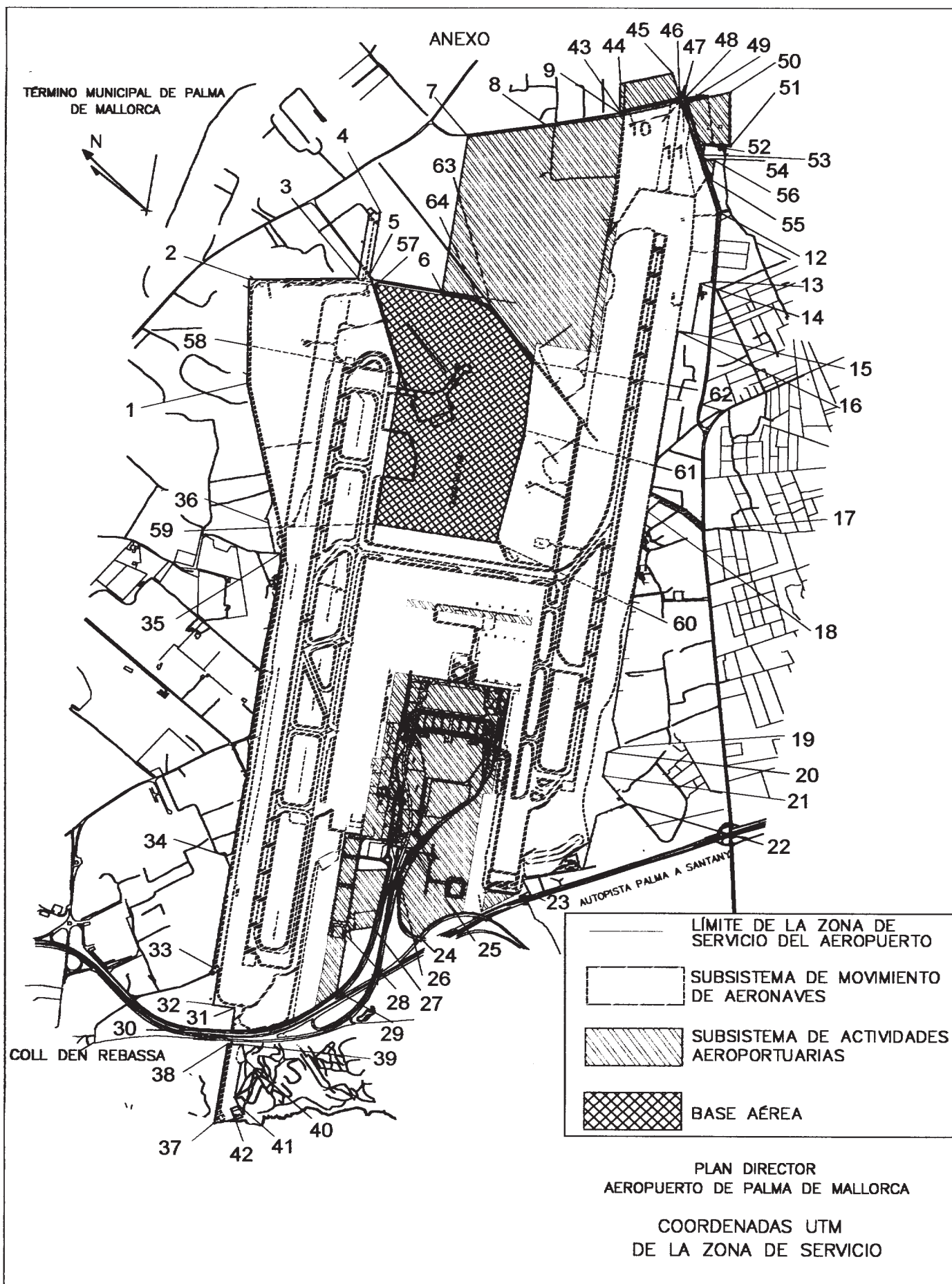
Las zonas militares, excluidas de la zona de servicio del aeropuerto, representadas en el plano número 4.3 del Plan Director y en el incluido en el anexo de esta Orden, ocupan una superficie aproximada de 92,3 hectáreas.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 5 de septiembre de 2001.

LUCAS GIMÉNEZ

Excmos. Sres. Ministros de Fomento y de Defensa.



Coordenadas UTM de la Zona de Servicio*Aeropuerto de Palma de Mallorca-Son San Juan*

1	X Y	476932.3 4379509.0
2	X Y	478071.7 4380195.9
3	X Y	478458.5 4379719.8
4	X Y	478815.1 4379868.0
5	X Y	478899.2 4378977.6
6	X Y	478686.5 4379335.6
7	X Y	479431.5 4379785.9
8	X Y	479680.5 4379562.8
9	X Y	480046.6 4379241.0
10	X Y	480295.9 4379061.5
11	X Y	480299.3 4379039.9
12	X Y	479960.3 4378522.4
13	X Y	479644.8 4378291.2
14	X Y	479597.5 4378329.4
15	X Y	479358.8 4378185.0
16	X Y	479319.1 4378249.0
17	X Y	478560.1 4377441.9
18	X Y	478453.5 4377727.4
19	X Y	477359.5 4376994.0
20	X Y	477180.5 4376957.1
21	X Y	477180.5 4376957.1
22	X Y	477141.6 4376763.2
23	X Y	476432.5 4376821.0
24	X Y	475875.0 4377119.0
25	X Y	476226.9 4377466.1
26	X Y	476168.1 4377556.4
27	X Y	475761.8 4377339.2
28	X Y	475638.1 4377440.3
29	X Y	475367.1 4377254.4

30	X Y	474843.9 4377537.3
31	X Y	474949.5 4377602.0
32	X Y	474889.1 4377700.5
33	X Y	475051.2 4377801.4
34	X Y	475560.5 4378183.3
35	X Y	477031.8 4379046.3
36	X Y	477118.0 4379201.9
37	X Y	474392.3 4377274.2
38	X Y	474773.9 4377502.8
39	X Y	474820.4 4377441.7
40	X Y	474764.7 4377370.2
41	X Y	474550.0 4377237.9
42	X Y	474480.7 4377203.2
43	X Y	480054.4 4379268.5
44	X Y	480171.4 4379363.5
45	X Y	480393.8 4379192.1
46	X Y	480322.6 4379084.3
47	X Y	480386.9 4379093.5
48	X Y	480338.5 4379054.8
49	X Y	480319.8 4379032.2
50	X Y	480509.1 4378893.3
51	X Y	480279.8 4378699.9
52	X Y	480198.3 4378806.9
53	X Y	480151.6 4378777.8
54	X Y	480139.2 4378759.4
55	X Y	480167.4 4378711.5
56	X Y	480073.5 4378653.4
57	X Y	478475.6 4379621.4
58	X Y	478197.9 4379205.2
59	X Y	477480.0 4378769.2
60	X Y	477810.3 4378224.6

61	X	478383.7
	Y	4378511.6
62	X	478693.5
	Y	4378719.9
63	X	478764.9
	Y	4379039.4
64	X	478747.7
	Y	4379207.6

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

17478 *RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Muelle de cruceros en el abra interior», de la Autoridad Portuaria de Bilbao.*

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

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

El proyecto Muelle de Cruceros en el abra interior no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, concretamente a los especificados en el grupo 9, epígrafe k, del mismo: Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados, o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, los cuales sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en dicha disposición cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

La autoridad portuaria de Bilbao remitió, con fecha 6 de febrero de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación correspondiente con las características más significativas del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción del proyecto figuran en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de la consulta figura en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos. Para conseguir este objetivo será suficiente, tal como se recoge en la documentación recibida, con realizar los rellenos una vez completado el cierre perimetral de la nueva superficie creada.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Muelle de Cruceros en el Abra Interior.

Madrid, 27 de julio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Objetivos y descripción del proyecto

En la actualidad, los grandes cruceros que arriban al puerto de Bilbao atracan en los muelles de Santurtzi. Estos muelles presentan un claro conflicto al recibir tráfico de distinta naturaleza, no cumpliendo con los requerimientos funcionales y de calidad necesarios para acoger el tráfico de cruceros.

Esta situación es la que ha llevado a la autoridad portuaria de Bilbao a plantearse la realización del presente proyecto. Para determinar cual podía ser la ubicación más favorable para la nueva instalación se han realizado estudios y análisis considerando las dimensiones de los buques esperados, las necesidades de maniobrabilidad y calado de los mismos, la agitación portuaria, la batimetría y geotecnia de la zona, así como la necesidad de espacio en tierra para espera y estacionamiento de vehículos. A partir de estas determinaciones se llevó a cabo un estudio de alternativas tanto de las posibles implantaciones del muelle, como del dimensionamiento y ordenación en planta de la superficie de tierra.

Como resultado de estos estudios se ha optado, como solución más adecuada, por construir el nuevo muelle de atraque arrancando del dique exterior del Puerto Deportivo de Getxo, a unos 300 metros del contramuelle de Algorta, paralelo a él y en alineación con el muelle Príncipe de Asturias del espigón de Santurtzi. El área de tierra asociada al nuevo muelle quedará entre éste y el citado contramuelle de Algorta.

Las características principales de la actuación son las siguientes:

Muelle de atraque:

Se configura un muelle mixto de 355 metros de longitud, compuesto por seis cajones y seis vanos formados por cuatro vigas artesa en paralelo de 27,30 metros de luz libre. El calado en bajamar es de 12 metros.

Las dimensiones de los cajones son: Eslora, 31,28 metros; manga 17,16 metros; puntal, 16,5 metros. La sección tipo considerada tiene una banqueta de cimentación de 3 metros de altura sobre arena densa y gran compacidad, una vez dragados los fangos existentes. Los vanos intermedios se salvan con cuatro vigas prefabricadas pretensadas. La interdistancia de las vigas en proyecto es de 4,30 metros; la luz entre paramentos de estribos es de 30,30 metros, admitiendo vigas de 30 metros de longitud con los resguardos correspondientes.

Área de tierra:

El área creada tendrá una superficie de 30.000 metros cuadrados, con una anchura media de 80 metros, siendo el perímetro exterior (lado del mar) de 330 metros y el interior de 370 metros. Para conformar esta superficie se ejecuta un dique de cierre perimetral, compuesto por un manto principal de protección de escollera de una tonelada, coronado a la cota + 7,20 metros, un manto secundario con escollera de 200 kilogramos y un núcleo de todo.

El relleno de este recinto se realizará con material que podrá ser: bien hidráulico o de aportación, dependiendo de las características del material dragado. Este relleno culmina con el pavimento a la cota + 7,00 metros.

Consultas realizadas:

Se han recibido tres contestaciones a las consultas realizadas con la documentación aportada por la Autoridad Portuaria de Bilbao:

Dirección General de Costas:

Manifiesta que no tiene objeciones importantes al proyecto. Sugiere que, si sus características lo permiten, el material dragado se utilice para la regeneración de playas.

Dirección de Recursos Ambientales (Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco):

Considera necesario definir las características y procedencia del material de relleno, así como las características y destino del material dragado y el efecto de estas acciones sobre el medio. Sugiere que se analice el efecto de la obra sobre la dinámica litoral y sobre la calidad de las aguas. Propone que se estudien los efectos sobre las comunidades bentónicas, y que se valoren los aspectos paisajísticos y la incidencia sobre la calidad del hábitat humano.

Instituto Español de Oceanografía:

Indica que no existen, por su parte, sugerencias a realizar.