

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

18408 *RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.*

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.

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió con fecha 26 de mayo de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, y también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de noviembre de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

Elaborados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz el proyecto básico y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 29 de marzo de 2001, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de junio de 2001, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: el proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en el proyecto Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Operaciones de dragado: El resultado de la caracterización de los materiales a dragar, efectuado de acuerdo con las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, elaboradas por el CEDEX y adoptadas por el Ente Público Puertos del Estado, ha puesto de manifiesto que la totalidad del material pertenece a la categoría I, es decir que sus efectos químicos y biológicos sobre el agua de mar son prácticamente nulos, por lo que, de acuerdo con las citadas recomendaciones, puede verterse libremente al mar.

No obstante, todo ese material se destinará, preferentemente, a usos productivos. En este sentido, el material dragado se utilizará como relleno de la nueva explanada portuaria. El resto del material se pondrá a disposición de la Dirección General de Costas para que, si lo estima conveniente, lo utilice en la regeneración de playas de la zona.

El material sobrante, si lo hubiera, se verterá al mar en la zona designada para ello cumpliendo las prescripciones previstas en la normativa vigente.

2. Relleno de la explanada. Materiales de préstamo: De acuerdo con lo expresado en la condición 1, el relleno previsto para crear la nueva explanada se llevará a cabo utilizando materiales procedentes de las operaciones de dragado. Por lo tanto, dado que el volumen de este material es suficiente para ello, se descartarán las alternativas previstas en el Estudio de Impacto Ambiental consistentes en la explotación de bancos de arena submarinos.

El vertido del material de relleno se realizará una vez cerrado el recinto con los cajones de hormigón que conformarán la línea de atraque.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado) se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizadas.

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

3. Calidad del agua: Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de medida de los parámetros utilizados para determinar la calidad del agua (apartado denominado «calidad del agua marina» en el Estudio de Impacto Ambiental). Los valores obtenidos se tomarán como referencia para los sucesivos controles.

Durante la fase de construcción, y a la terminación de ésta, se llevarán a cabo las medidas y controles que se establecen en el programa de vigilancia ambiental (condición 5). Cuando estas medidas se desvíen más de un 15 por ciento de los valores fijados como referencia, y ello sea achacable a las obras del proyecto, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz adoptará las medidas precisas para corregir la situación dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes.

La forma en que se realizarán estas medidas, y los puntos en los que se llevarán a cabo, se detallan en la condición 5.

En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes, de manera que se cumpla la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertidos de productos o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo y París, Londres y Marpol).

4. Protección del patrimonio arqueológico: Antes del comienzo de las obras se redactará un proyecto de actuación arqueológica en el que se incluirá un inventario de los yacimientos arqueológicos existentes en la zona y se detallarán los trabajos de campo a realizar. Este proyecto deberá contar con la conformidad del organismo competente de la Junta de Andalucía.

5. Programa de vigilancia ambiental: Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, acreditando la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz su contenido y conclusiones. Este programa de vigilancia ambiental integrará el correspondiente programa que figura en el Estudio de Impacto Ambiental, y verificará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en el mismo.

Calidad del agua: Durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros referidos en la condición 3. Los puntos donde se efectuarán estos muestreos, que serán los mismos que los de la campaña señalada en la citada condición 3 para determinar los valores de referencia, son los siguientes: un punto en las proximidades de la obra, a unos 100 metros de la nueva línea de atraque;

un punto en la canal intermedia al norte de la obra, aproximadamente frente a la dársena de Cádiz; un último punto al sur de la obra, en las proximidades del puente Carranza a la entrada del saco interno de la bahía.

Se realizarán tres medidas en cada uno de los puntos de muestreo: Superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán semanalmente mientras duren las obras, y mensualmente durante el año siguiente a la finalización de las obras del proyecto. Los informes serán mensuales, y se emitirán cada trimestre durante la fase de construcción y semestralmente a partir de su finalización.

Desde el año siguiente a la finalización de las obras, y sin obligatoriedad de remitir informes a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recomienda que la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz diseñe un programa de vigilancia que, además de las medidas que estime necesarias para el correcto desarrollo de las actividades portuarias y la seguridad en el tráfico marítimo, incluya la realización de campañas semestrales de medida de estos parámetros.

6. Documentación adicional: La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Los documentos referidos son los siguientes:

Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua, reseñada en la condición 3.

Proyecto de actuación arqueológica, citado en la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental, detallado 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 3 de septiembre de 2001.—La Secretaria general de Medio Ambiente, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM)	—
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante (M. Fomento)	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía)	X
Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía)	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X
Estación Experimental Rancho de la Merced (Junta de Andalucía)	X
Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía (CSIC)	—
Instituto Español de Oceanografía	X
Ayuntamiento de Cádiz	X
Ayuntamiento de Puerto Real	—
ANDALUS. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	—
Ecologistas en Acción	—
Asociación de Amigos del Parque Natural de la Bahía de Cádiz	—
Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN)	X
Federación Ecologista Pacifista Gaditana (FEPG)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
Greenpeace	—

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

La Dirección General de Costas indica que, aunque las presentes obras no introducen una afección importante, sería necesario diseñar un plan de futuro para corregir impactos pasados que han degradado la playa

tradicionalmente utilizada por los habitantes de Puerto Real. Propone que se realice un estudio bionómico de la zona.

La Dirección General de Recursos Pesqueros, Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) comunica que no tiene observaciones que realizar al proyecto.

La Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento) señala que debe caracterizarse el material a dragar, y que su posterior vertido debe contar con las autorizaciones preceptivas. Así mismo, maniobra que estas actuaciones deberán ser informadas por la Capitanía Marítima de Cádiz en lo que se refiere a la seguridad en la navegación.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía) considera necesario realizar un estudio sobre la composición de la biocenosis de los fondos marinos afectados por la ampliación, y una adecuada caracterización del material a dragar.

La Dirección General de Pesca y Acuicultura (Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía) sugiere que se consideren otras posibles alternativas, ya que la que se ha contemplado podría originar un grave perjuicio en el sector marisquero.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir manifiesta que no encuentra afecciones ambientales relevantes relacionadas con sus competencias de gestión.

La Estación Experimental «Rancho de la Merced» (Junta de Andalucía) indica que no tiene sugerencias que realizar sobre los efectos ambientales del proyecto.

El Instituto Español de Oceanografía señala que no tiene sugerencias que realizar sobre los efectos ambientales del proyecto.

El Ayuntamiento de Cádiz comenta que el proyecto debería compatibilizarse con el Plan Especial de Ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz, en especial en lo que pudiera afectar al tercer acceso a Cádiz.

La Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN) solicita que se lleve a cabo un estudio para determinar el régimen de corrientes. Señala que debe valorarse el efecto del aumento de turbidez sobre las especies de flora y fauna en el entorno de la obra. Indica que debe determinarse la cantidad y procedencia de los distintos materiales de préstamo.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) informa de que el proyecto podría tener repercusiones sobre el Área Importante para las Aves número 251 «Bahía de Cádiz». Considera necesario determinar los efectos del proyecto sobre las comunidades bentónicas.

ANEXO II

Descripción del proyecto

La importancia de este proyecto se refleja en el Plan Estratégico del Puerto de la Bahía Cádiz, que establece una reordenación del sector portuario en el ámbito de su competencia, necesaria para afrontar con éxito la gestión portuaria de la zona en los próximos años. Entre sus objetivos prioritarios figura el desarrollo de las infraestructuras de la dársena de La Cabezuela, sobre cuyas instalaciones recae la mayor parte de los tráficos del Puerto de la Bahía de Cádiz.

El Puerto de la Bahía de Cádiz dispone de un total de catorce muelles, con calados de hasta 14 metros. Está estructurado en cuatro grandes áreas: la dársena de Cádiz, la dársena de la Zona Franca, La Cabezuela y El Puerto de Santa María.

El presente proyecto consiste en la ampliación del Muelle Sur del Bajo de La Cabezuela, situado en el contexto geográfico de la Bahía de Cádiz, en el término municipal de Puerto Real. Para llevar a cabo esta ampliación la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz barajó cuatro soluciones constructivas: Muelle de pilotes, muelle de cajones, muelle de tablestacas y muelle de recinto de tablestacas, resultando elegida, como solución más adecuada, el muelle de cajones.

El proyecto conlleva la ocupación de una zona intermareal fangosa y otra submareal. Este espacio está delimitado por el actual muelle de La Cabezuela y la bocana de entrada a la dársena principal de Astilleros de Puerto Real. En esencia, el proyecto consiste en las siguientes actuaciones:

Construcción del muelle de cajones: El nuevo muelle, que dará lugar a una línea de atraque de 451 metros de longitud con un calado de 14 metros, estará formado por 17 cajones de hormigón. Estos se fabricarán en la propia obra y sus dimensiones serán 14,90 x 25,71 x 17,00 metros. Una vez construidos y botados, se alinean adecuadamente a flote y se procede al relleno de sus celdas con material granular, consiguiendo su fondeo y colocación definitivas.

La colocación de los cajones se realiza sobre una banqueta de escollera, de 25 a 50 kilogramos de peso, situada sobre el fondo marino. Tras el

fondeo de los cajones se formará un pedraplén por su cara interna, con un talud de pendiente 4:5. Sobre los cajones ya colocados se dispone la superestructura de hormigón, en la que se instalarán las grúas, defensas, bolardos y equipos auxiliares.

Creación de la nueva superficie: La explanada que se formará en el trasdós de los cajones tendrá 60.000 metros cuadrados, aproximadamente, siendo necesarios para su formación unos 205.000 metros cúbicos de material de relleno. Cuando el relleno alcance la cota adecuada se dispone una capa de sub-base compactada, de unos 70 centímetros, sobre la cual se procederá al expandido de una capa de material bituminoso.

Operaciones de dragado: El dragado general, necesario para obtener un calado en la dársena de 14 metros, asciende a un volumen aproximado de 1.200.000 metros cúbicos. Además, será preciso realizar un dragado en zanja, para la cimentación de los cajones, de unos 114.000 metros cúbicos.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

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

Para determinar la calidad del aire, el Estudio utiliza datos obtenidos por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en una estación de medida y control de la contaminación atmosférica situada a unos dos kilómetros de la zona de actuación, concretamente en la barriada del Río San Pedro de la villa de Puerto Real. En esta estación se registran los siguientes parámetros: dióxido de azufre, partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno totales y ozono. En los datos de 1988 sólo aparece una situación catalogada como mala, debida a la abundancia de ozono en el aire, presumiblemente a causa de las altas temperaturas y a la gran intensidad de tráfico rodado. La citada Consejería tiene inventariados cinco focos de contaminación en las inmediaciones de la zona de actuación: Tres en el municipio de Cádiz y dos en el de Puerto Real. Cuatro de estas fuentes pertenecen al sector industrial. Además de estos focos hay que considerar las emisiones procedentes de focos móviles y las propias de la actividad portuaria (chimeneas de buques, parvas de graneles, etc.).

La calidad del agua del mar en la zona del proyecto se determina a partir de datos de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. El Estudio señala que en casi todos los parámetros medidos (salinidad, temperatura, nutrientes, oxígeno disuelto, etc.) se observa una clara variación estacional, siendo los resultados aceptables, en parte debido a la elevada tasa de renovación de las aguas. Hay que destacar que en esta zona están localizados e identificados varios puntos de vertido de Astilleros Españoles, Empresa Nacional Bazán, «Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima», Tabacalera, Delta, EDAR y General Motors, cuya caracterización se realiza de forma periódica.

El régimen hidrodinámico de la Bahía de Cádiz está influenciado por varios factores: morfología del golfo de Cádiz y de la propia bahía, cercanía del estrecho de Gibraltar, mareas y régimen de vientos entre otros. De ellos, dice el Estudio, la marea es la variable dinámica más determinante en el modelado de las marismas, en el intercambio y renovación de agua y en la dinámica sedimentaria.

El Estudio afirma que la composición granulométrica de los fondos se encuentra claramente dominada por arcillas y limos, formando una capa de 20 metros de espesor medio en la bahía, si bien se han llegado a medir puntos con más de 60 metros de potencia. Bajo este estrato de material arcilloso se encuentran capas de arenas finas y arenas gruesas.

La dinámica sedimentaria está marcada por la poca intensidad de las corrientes, limitándose las más fuertes a los canales de navegación. Los aportes sedimentarios tienen una doble naturaleza: continental y oceánica. Los primeros proceden de los ríos y arroyos de la zona, principalmente Guadalete, Iro y Salado. La entrada de material oceánico se produce con las mareas llenantes, cuando el agua penetra en la bahía y, al ir perdiendo velocidad, deposita el sedimento que transporta.

El saco interno de la Bahía de Cádiz y la zona más protegida de la canal intermedia se comportan como cuencas de sedimentación, donde paulatinamente se ven aminorados los calados. Esto se debe a la acción de las mareas, que traen consigo sedimentos finos en suspensión, y a la protección de estas aguas frente a los oleajes del Atlántico.

En la zona de actuación los fondos son exclusivamente fangosos, si bien existen pequeñas áreas intermareales donde se localizan elementos pétreos, muy probablemente de origen antrópico.

Desde el punto de vista biológico, el Estudio indica que la Bahía de Cádiz, en la que convergen los ecosistemas marino y terrestre, se caracteriza por su alta productividad, escasa diversidad y abundancia de biomasa. Se puede considerar que el ecosistema marino es de mayor importancia, en gran parte debido al estado de degradación que presenta el ecosistema terrestre, excepción hecha de la zona de marisma.

Dentro del medio marino, concretamente de las comunidades bentónicas, se distinguen dos tipos de biocenosis, la de sustrato duro y la de sustrato blando.

Por lo que se refiere a la biocenosis de sustrato duro, se puede afirmar, de forma general, que la presencia de algas es escasa. Los organismos fotosintéticos se restringen a algunas cianofíceas endolíticas que se localizan en las áreas más batidas de la escollera.

Respecto a la comunidad zoológica de sustrato duro, el estudio señala que se encuentra bastante empobrecida, predominando de forma clara los invertebrados filtradores de pequeño tamaño. De todas las especies presentes destacan, por su relativa abundancia, los ostiones (*Crassostrea angulata*). Como especies ocasionales se observaron algunos tomates de mar (*Actinia equina*), así como ejemplares de ortiguilla (*Anemonia sulcata*). Se han observado también algunos ejemplares de crustáceos y pequeños peces bentónicos.

Sobre la biocenosis de sustrato blando el Estudio dice que el recubrimiento de algas es prácticamente nulo, con la presencia esporádica de algas del tipo *Ulva lactuca*. La presencia de comunidades zoológicas de esta biocenosis se reduce, casi exclusivamente, a ejemplares aislados y a restos orgánicos de carácter carbonatado.

Los peces que frecuentan el área de actuación pertenecen a muy distintas familias, debiéndose su presencia a la actividad trófica, no siendo zona de puesta de ninguna especie.

Con relación a la vegetación del medio terrestre, se analizan las dos unidades ambientales principales que se localizan en la zona: la marisma y la vegetación terrestre. Con carácter general el Estudio afirma que el principal problema con que se encuentra la vegetación de la marisma es la elevada salinidad del suelo (superior a la del mar en algunos casos, a causa de la evaporación). Otra dificultad para estas especies es el dinamismo e inestabilidad del sustrato. El hecho de estar formado por limos y arcillas, y el estar sometido a encharcamientos periódicos, hace que sea fácilmente movable por la acción del oleaje y las mareas.

Las familias predominantes en la zona son aquellas que han conseguido adaptarse a estas condiciones tan singulares. Como consecuencia de ello, la diversidad vegetal es relativamente baja. En general, a medida que el sustrato va alcanzando más altura (transición de marisma baja a marisma alta) se produce una progresiva desalinización del terreno que da lugar a la aparición de especies no halófitas.

La vegetación terrestre en los terrenos consolidados próximos a las instalaciones portuarias del muelle del Bajo de La Cabezueta, según el Estudio, está formada por especies que mantienen una cierta tolerancia a la salinidad. La más representativa es la retama blanca (*Retama monosperma*). Otra especie relativamente frecuente en estos terrenos es el taraje (*Tamarix africana*).

Sobre la fauna terrestre, cabe destacar la presencia de numerosas aves propias de los diferentes biotopos que albergan las marismas de la Bahía de Cádiz. También contribuye a ello su situación estratégica en uno de los pasos migratorios más importantes. El Estudio presenta un listado exhaustivo de estas especies, considerando como ámbito territorial todo el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

Respecto a los mamíferos, el Estudio indica que no están bien representados, con una baja diversidad de especies. En los retamares próximos a los terrenos de la Autoridad Portuaria se observa la presencia de numerosos conejos (*Oryctolagus cuniculus*). Otros mamíferos presentes en la zona son el ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*), la rata de agua (*Arvicola amphibius*), la rata negra (*Rattus rattus*) y, como especie más abundante, la rata parda o común (*Arvicola norvegicus*).

También en los retamares costeros se detectan algunos reptiles, destacando el camaleón común (*Chamaleo chamaleo*). En cuanto a los anfibios, su presencia es escasa, dependiendo de los encharcamientos de carácter temporal que se forman.

Sobre el paisaje, el Estudio dice que el espacio próximo a la zona de ubicación del proyecto se caracteriza por la influencia antrópica, en el que se mezclan zonas portuarias e infraestructuras navales, con otras dominadas por el mar, de indudable atracción paisajística.

Por lo que se refiere al medio socioeconómico, el Estudio considera el área de influencia del proyecto que abarca a poblaciones que, en la mayoría de los casos, sobrepasan los 50.000 habitantes (Cádiz, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando). El sector productivo que tradicionalmente ha presentado mayor preponderancia en la comarca es el industrial, destacando los asti-

llos (Cádiz, Puerto Real y San Fernando). En la actualidad domina de forma clara el sector terciario, habiéndose desarrollado de manera espectacular las actividades turísticas y relacionadas con los servicios.

Con relación a los bienes de interés cultural, el Estudio señala que el hecho de que Cádiz haya sido lugar tradicional de recalada para las principales rutas marítimas desde la antigüedad, explica que en los fondos de la bahía se encuentren multitud de restos arqueológicos, algunos de singular valor. Sin embargo, todos los pecios localizados quedan alejados de la zona de actuación.

El Estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos significativos previstos sobre el medio ambiente, como consecuencia de las fases de construcción y explotación del proyecto.

Sobre la incidencia del proyecto en la calidad del agua de mar, el Estudio considera que este efecto se limita al posible aumento de turbidez producido por las operaciones de dragado y la formación de la banqueta de escollera, lo cual no debe suponer un perjuicio significativo, ya que las aguas de la canal intermedia de la Bahía de Cádiz presentan habitualmente un alto contenido de sólidos en suspensión.

Por lo que se refiere a los efectos del proyecto sobre la dinámica litoral, el Estudio afirma que la orientación del muelle es tal que no influye apreciablemente sobre el desarrollo de las corrientes de marea, que son el fenómeno oceanográfico de mayor importancia en la zona. Por otra parte, dadas las características de abrigo que ofrece la Bahía de Cádiz, el oleaje incidente en el área de influencia del proyecto es muy poco energético, por lo que el efecto de la obra sobre este fenómeno es prácticamente despreciable. Así pues, cabe calificar de irrelevante el impacto de la obra sobre la dinámica litoral de la zona, en general, y sobre el río San Pedro en particular.

Los posibles impactos sobre la fauna y flora de la zona son considerados por el Estudio como insignificantes, ya que en la zona fangosa existente junto a la escollera actual, que será eliminada durante la obra, apenas se detectan algunas especies bentónicas muy abundantes en el resto de áreas intermareales de la bahía.

Con relación a la posible repercusión del proyecto sobre las especies de interés pesquero o marisquero, el Estudio afirma que las actuaciones previstas afectan a zonas muy concretas de la canal intermedia, en donde no se localizan caños mareales ni áreas marismas aptas para la reproducción y cría de especies, por lo que se puede decir que las obras no perjudicarán a ningún recurso pesquero de importancia.

Respecto de las operaciones de dragado, el Estudio señala que la caracterización de los materiales a dragar ha puesto de manifiesto que estos pertenecen a la categoría I, es decir, que sus efectos químicos y biológicos sobre la fauna y flora marinas son nulos. Por consiguiente, de acuerdo con las Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles, pueden verse libremente al mar.

Por otra parte, la posible zona de destino de los materiales dragados es un área usada para ese fin desde hace más de cinco años, habiéndose realizado numerosos estudios que verifican la nula incidencia de los vertidos sobre la biota marina y, concretamente, sobre la pesca.

Con relación a la incidencia del proyecto sobre el medio socioeconómico, el Estudio considera que el sector primario verá como se facilitan las exportaciones de sus productos. El sector turístico se beneficiará indirectamente, ya que la ampliación posibilitará el traslado de la terminal de contenedores existente en Cádiz a la Cabezuela, liberando espacio para tráfico ro-ro y de pasajeros. El sector de la construcción, y más concretamente las grandes empresas cementeras localizadas en Jerez de la Frontera, dependen directamente del tráfico de graneles (carbón, cemento, áridos), por lo que la ampliación incidirá positivamente en sus relaciones con el puerto.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela ha analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsible impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

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

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Alegaciones presentadas:

Ayuntamiento de Puerto Real.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en la única alegación presentada:

El Ayuntamiento de Puerto Real manifiesta que no se ha valorado la posible incidencia de la extracción de áridos para relleno del muelle y de las operaciones de dragado sobre la margen izquierda del río San Pedro, ni se han previsto medidas correctoras o compensatorias para dichos efectos. Señala que podría modificarse el eje del canal del citado río erosionándose la margen izquierda del mismo. Indica la posibilidad de hallazgo de restos arqueológicos. Considera necesario llevar a cabo un estudio de dinámica litoral para determinar los efectos del proyecto sobre la Bahía de Cádiz, especialmente sobre el río San Pedro y el caño del Trocadero.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

18409 *RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Política Científica, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Instituto Nacional de Investigación Agraria y Alimentaria (INIA) y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, para la conservación de las estirpes de cerdo ibérico en el Centro de Investigaciones Agropecuarias «Dehesón del Encinar».*

El Director general del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria (INIA), en nombre y representación de este organismo autónomo del Ministerio de Ciencia y Tecnología, y en virtud de las atribuciones que le confiere el artículo 12 del Estatuto del INIA, aprobado por Real Decreto 1951/2000, de 1 de diciembre, y, de otra parte, el Consejo de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en representación de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, en virtud del Decreto de 10 de julio de 1997, por el que se dispone su nombramiento, han formalizado, con fecha 20 de julio de 2001, un Convenio de colaboración para la conservación de las estirpes de cerdo ibérico en el Centro de Investigaciones Agropecuarias «Dehesón del Encinar», recogido en el anexo de esta Resolución.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, esta Secretaría General dispone su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 10 de septiembre de 2001.—El Secretario general, Juan Junquera González.

ANEXO

Convenio de colaboración entre la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, para la conservación de las estirpes de cerdo ibérico en el Centro de Investigaciones Agropecuarias «Dehesón del Encinar»

En Madrid, a 20 de julio de 2001.

REUNIDOS

De una parte, el excelentísimo señor don Alejandro Alonso Núñez, Consejero de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, con CIF S-911001-D, con sede en 45002 Toledo, calle Pintor Matías Moreno, 4, en representación de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, en virtud del Decreto de 10 de julio de 1997, por el que se dispone su nombramiento, actuando conforme a las atribuciones que le confiere la Ley 7/1997, de 5 de septiembre, del Gobierno y Consejo Consultivo.

De otra parte, el ilustrísimo señor don Adolfo Cazorla Montero, Director general del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria (en lo sucesivo INIA), con CIF Q-2821013-F, con sede en Madrid, carretera de La Coruña, kilómetro 7,5, en representación del mismo, en virtud del Real Decreto 1676/2000, de 29 de septiembre, por el que se dispone su nombramiento, actuando conforme a las atribuciones que le