

a edificio o caserío de vivienda de la finca (punto de interés cultural) y a importantes yacimientos arqueológicos. Por último, se decantan por la alternativa Este Eje-1 y el ramal Este Eje-4 por causar menor afección a la finca de su propiedad «Valdecaba Baja».

Don Luis Alberto Azpilicueta Astarloa, Administrador único de la sociedad «Astarco, Sociedad Anónima», propietaria de la finca «Calabazas Altas», indica que en el estudio no se recogen valoraciones de impactos críticos, calificando éstos en su mayor grado como severos o moderados, aún cuando se atraviesa una ZEPA, sotos, carrizos, humedales, restos arqueológicos, etc. No se valoran con suficiente nitidez los impactos sobre el entorno socioeconómico producidos por la barrera territorial proyectada.

Además, respecto a la finca «Calabazas Altas», hace constar que ambas alternativas deben ser rechazadas debido a: 1) la ocupación de zonas de cultivo (de regadío, no de secano como consta en el estudio informativo) y de ganado de alta productividad; 2) afección a la vivienda principal y al conjunto del Caserío Calabazas Altas, y 3) afección a la fauna y en concreto al coto de caza TO-10795.

La Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE no hace ninguna valoración de carácter ambiental, considerando que ambas alternativas son válidas.

## 4642

*RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Mejora de calado y rehabilitación de muelles en la dársena de La Herrera», de la Autoridad Portuaria de Pasajes.*

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 Mejora de calado y rehabilitación de muelles en la dársena de La Herrera 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, 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 Pasajes remitió, con fecha 2 de octubre 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. Esta documentación, que corresponde al presente proyecto, figuraba bajo el título Actuaciones en la dársena de Herrera del puerto de Pasajes. La descripción del proyecto figura 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 ello es suficiente, tal como se indica en la documentación recibida, que los materiales procedentes del dragado y de la demolición prevista se transporten a vertedero, en el caso de material suelto, o se utilicen como relleno, en el caso de roca. Así mismo, los materiales de préstamo necesarios tanto para completar el relleno de la nueva explanada y el trasdós de los muelles, como para la formación de la escollera de protección,

procederán de canteras y excavaciones debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones previstos en la normativa vigente.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Mejora de calado y rehabilitación de muelles en la dársena de La Herrera.

Madrid, 18 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO

### Descripción del proyecto

Las principales actuaciones del proyecto son, de forma resumida, las siguientes:

**Prolongación del muelle Buenavista.** Con esta actuación se incrementa en 120 metros la longitud del muelle Buenavista, el más importante del puerto de Pasajes. Dado que el actual muelle de Buenavista se construyó mediante un muro de hormigón sumergido de 9 metros de anchura y cimentado directamente sobre la roca, resulta lógico que la prolongación se ejecute de forma similar, por lo que se procederá en primer lugar a la demolición del saliente norte del muelle Avanzado, para posteriormente continuar la sección tipo existente.

**Muelle Avanzado Oeste.** Se realizará un avance de 20 metros, con lo que se conseguirá aumentar su calado de 6 a 8 metros. El avance de este muelle, de 147 metros de longitud, se llevará a cabo mediante la ejecución de tres filas de pilotes de 1,5 metros de diámetro, unidos por un emparrillado de vigas de 2 metros de canto.

**Muelle del Reloj.** Se llevará a cabo un avance de 10 metros, aumentando su calado de 5 a 7 metros. Con este avance se mejorará la capacidad de almacenamiento de la zona de confluencia Buenavista - Avanzado. El avance se realizará mediante la ejecución de una serie de pilas transversales, de 4 metros de anchura, sobre las que se construirá, a modo de puente, el tablero que conformará la nueva superficie del muelle.

**Relleno en el fondo de la dársena de Herrera.** Con esta actuación se crea una nueva superficie de 7.550 metros cuadrados en el fondo de la citada dársena. La ejecución del relleno se coronará con una capa de un metro de relleno seleccionado y se protegerá mediante un manto de escollera.

**Consultas realizadas:** La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los siguientes organismos e instituciones sobre la problemática ambiental del proyecto: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Calidad Ambiental, Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno Vasco), Dirección General de Recursos Ambientales, Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno Vasco), Viceconsejería de Pesca (Gobierno Vasco), Ayuntamiento de Pasajes, Cofradía de Pescadores de Pasajes y Ecologistas en Acción.

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas:

**Dirección General de Costas:** Señala que las obras tienen lugar íntegramente en el dominio público portuario, y que no son de prever afecciones apreciables al medio marino ni al dominio público marítimo-terrestre, por lo que no tiene objeciones que realizar.

**Ayuntamiento de Pasajes:** Considera que el proyecto contraviene el planeamiento urbanístico vigente, e indica que debe ser aprobado el Plan Especial Portuario. Afirma que el proyecto afecta al entorno urbano próximo, y que presenta impactos negativos en cuanto a la renovación de aguas de la dársena de Herrera y el desagüe de la regata de Txingurri.

## 4643

*RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto modernización de los regadíos de la Comunidad de Regantes Sierra Magina-El Caz (Torres, Jaén) de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Sur y el Este, Sociedad Anónima».*

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 el 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.