

a la colonia de avutardas existentes en los cultivos de secano, así como a las comunidades de rapaces y más esporádicamente a ejemplares de lobo y jabalí. Asimismo, el trazado propuesto afectaría a las riberas del río Trabancos, y, muy especialmente, a la desembocadura del arroyo de la Reguera en el río mencionado.

El Ayuntamiento de Cobrerros (Zamora) así como la comunidad de vecinos de dicho municipio, solicita que se respeten todas las construcciones existentes; se mantenga la configuración natural del terreno para causar el mínimo impacto ambiental; se respeten los usos del suelo, agrarios, forestales, etc.; se mantengan y reparen todos los elementos posibles afectados, pasos de agua, de ganado, de fauna, de carreteras, vías pecuarias, etc.; y asimismo, se repongan y/o compensen económicamente al ayuntamiento y a los particulares, los daños y perjuicios causados por las obras.

Los Ayuntamientos de Tábara, Faramontanos de Tábara, Litos, Moruela de Tábara, Ferreras de Abajo, Fresno de la Ribera (Zamora) y La Seca (Valladolid) no realizan alegaciones ambientales sobre el estudio, limitándose a considerar aspectos técnicos y/o logísticos del proyecto, como por ejemplo, las ubicaciones de los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) previsibles.

El Ayuntamiento de La Seca (Valladolid) señala afecciones a la estructura productiva del término municipal asociada a la Denominación de Origen de Rueda, manifestando rechazo por la alternativa de Matapozuelos Autovía.

El Ayuntamiento de Monfarracinos (Zamora) solicita que se modifique la ubicación de la reposición del camino que está prevista por medio de la estructura PS 5.4.

RENFE propone nuevas medidas mitigadoras para los impactos producidos, así considera que:

Se deberían estudiar rutas de transporte de los materiales, menos impactantes sobre el medio o adoptar medidas especiales en días en que las condiciones atmosféricas y la potencial afección (zonas habitadas, cultivos) sean de máximo riesgo.

Habría que realizar un dimensionamiento de drenajes y canalizaciones en función de cálculos de avenidas, incorporar medidas de protección contra la erosión y el descalce y para la no afección a los flujos subterráneos.

Se debería garantizar que las medidas de protección de la vegetación y de integración paisajística, perduren en el tiempo, mediante la adopción de soluciones de fácil mantenimiento, incorporando partidas presupuestarias para su mantenimiento en el periodo de garantía.

Se propone la realización de un estudio pormenorizado de la afección a núcleos reproductores de lobo en las zonas identificadas, así como el diseño de forma coordinada, de los pasos de fauna ya previstos o construidos en otras infraestructuras, garantizando su uso por las especies para quienes fueron pensadas.

En las zonas más sensibles, donde el efecto barrera es más severo, debería realizarse un estudio de fragmentación de hábitats y de corredores.

También se destaca la posible afección a ejemplares de cigüeña negra, y a distintos enclaves naturales y su fauna asociada, con cierto valor naturalístico, como los sotos del Duero, la Laguna de Castrillo, la Reserva Natural de Castronuño, etc.

Se deberían programar las operaciones de obra susceptibles de generar ruido, en especial las acciones de voladuras. Así, se propone para otras fases de estudio, la realización de un trabajo de campo previo, sobre las principales afecciones de carácter fónico que pudieran producirse como consecuencia del nuevo trazado, en especial en las zonas detectadas como más sensibles.

El proyecto debe garantizar la reposición aceptable, en tiempo y en forma, de servidumbres (caminos agrícolas, acequia, vías pecuarias, etc.), así como el control de un adecuado tratamiento de suelos con alto valor agrológico que permita, entre otros, su aprovechamiento posterior en tareas de restauración.

También se recomienda valorar la necesidad de adoptar medidas compensatorias adecuadas.

Respecto al patrimonio cultural, deberían actualizarse los datos sobre yacimientos arqueológicos y bienes del patrimonio, así como garantizar un control exhaustivo y pormenorizado de las tareas de excavación.

La Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León manifiesta su rechazo a las alternativas de Tera Norte Padornelo, que transcurre por los términos de Castellanos de Sanabria, Castro, Triufé y Remesal, por los siguientes motivos: impacto acústico a la población por la proximidad del trazado a las viviendas; impacto sobre la vegetación y la fauna del río Tera y sus inmediaciones; impacto paisajístico en el Valle del Tera y en el término de Puebla de Sanabria; impacto en los usos del suelo; impacto sobre vías pecuarias, en el término de Castellanos, por atravesar la Cañada Real sanabresa; impacto sobre enclaves arqueológicos conocidos (Triufé y Castro) e impacto socioeconómico.

La Asociación Cultural Furueto solicita que en el municipio de Santa Coloma de Sanabria (Zamora), se tenga en cuenta la necesidad de habilitar un paso para carruajes o para el ganado a uno y otro lado de la vía de alta velocidad, para facilitar a los ganaderos de la localidad el que puedan seguir alimentando con normalidad a su ganado.

El Consejo Regulador de la Denominación de Origen Rueda apoya la alternativa Olmedo Centro-Tera Norte Padornelo, ya que parece la menos perjudicial, atendiendo a criterios ambientales, funcionales, económicos y territoriales.

Respecto al estudio, alega que no se contempla adecuadamente en las «características principales del entorno», la verdadera importancia cultural y económica del viñedo y de la Denominación de Origen Rueda.

El grupo municipal socialista del Ayuntamiento de Medina del Campo hace constar en sus alegaciones, que el acceso del tren por Medina del Campo, debería pasar por el Norte de la ciudad, en lugar del que se contempla en el proyecto, ya que de esta manera no se perjudicaría el desarrollo urbanístico de la ciudad, evitando la fragmentación del suelo urbano.

También señala la importancia de que la realización del proyecto se acometa con el máximo respeto y protección del medioambiente, al objeto que el trazado no deteriore los espacios protegidos o zonas declaradas de interés.

El grupo municipal socialista del Ayuntamiento de Zamora rechaza el trazado propuesto sobre la vía actual a la salida de Zamora por su afección al bosque de Valorio, y propone trazado alternativo en túnel desde el Túnel del Bolón hasta el Puente de Valderrey.

El grupo municipal del Partido Popular del Ayuntamiento de Puebla de Sanabria manifiesta su conformidad con el proyecto y señala la conveniencia de evitar en lo posible las afecciones a las propiedades, las viviendas y los valores ambientales de la comarca de Sanabria.

CC.OO. en Castilla y León de la Federación de Comunicación y Transporte y UGT en Castilla y León de la Federación Regional de Transportes, Comunicaciones y Mar consideran, que las poblaciones de Medina del Campo y Toro, deberían ser puntos fijos de la traza de cualquier proyecto de mejora del corredor ferroviario, ya que de no ser así, el impacto sobre los mismos sería muy importante, pues no sólo produciría un efecto barrera de los municipios, sino también un retroceso en su contexto socioeconómico.

Los vecinos de los pueblos de Terroso, San Martín de Terroso, Santa Colomba, Cobrerros, San Miguel de Lomba, Riego, Barrio y Castro de Sanabria se oponen a las alternativas de Tera Norte Padornelo, ya que representa un impacto social, económico y ambiental para dichos municipios.

Se afectará a la zona de influencia socioeconómica del parque natural Lago de Sanabria, al plan piloto de Desbroce de Matorral desarrollado por la Consejería de Medio Ambiente, al futuro humedal de Agua Cernida, en Terroso y San Martín de Terroso, a la población por el impacto acústico y paisajístico, al patrimonio histórico, y por último, aumentará la ya existente fragmentación, producida por otras infraestructuras que transcurren por la comarca.

Los vecinos de Triufé de Sanabria, Castellanos de Sanabria (Zamora) y personas de otras provincias manifiestan su más absoluto rechazo a la alternativa de Tera Norte Padornelo, a causa de las afecciones causadas por ruido, vibraciones e inducción electromagnética, fragmentación de los términos municipales y alteración del paisaje y de la tranquilidad, que se consideran valores primordiales de la zona como generadores de atracción de turismo rural. Asimismo, se considera impactante el cruce sobre el río Tera.

Estas alegaciones se presentan con un formato común, propuesto por el Ayuntamiento de Puebla de Sanabria, presentándose un total de 2.766 alegaciones ambientales particulares de este tipo.

El resto de alegaciones hacen referencia a aspectos no ambientales del proyecto, por lo que no se recogen.

6349

RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Dársena de yates en el puerto de Cartagena», promovido por IZAR Construcciones Navales, 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 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 Cartagena, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto promovido por la empresa IZAR Construcciones Navales S.A. «Dársena de yates en el puerto de Cartagena» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 26 de julio de 2002.

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 a la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia, 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 6 de noviembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Cartagena las respuestas recibidas. Posteriormente, se recibió y dio traslado a la citada Autoridad Portuaria la respuesta emitida por la Dirección General de Cultura de la Región de Murcia con fecha 26 de noviembre de 2002.

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

Elaborados por IZAR Construcciones Navales S.A. el Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto Básico, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el B.O.E. n.º 287 de 30 de noviembre de 2001, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de enero de 2003, la Autoridad Portuaria de Cartagena remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: el proyecto básico, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de información pública, en el que se certifica que no hubo alegación alguna.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto «Dársena de yates en el puerto de Cartagena» se resumen en el anexo II de esta Resolución.

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, se recogen en el anexo III.

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 «Dársena de yates en el puerto de Cartagena», de la empresa IZAR Construcciones Navales S.A.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto «Dársena de yates en el puerto de Cartagena» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Dragados

En vista del grado de contaminación por metales pesados de los sedimentos a dragar, se deberá realizar un estudio específico sobre los posibles impactos generados durante las operaciones de dragado (extracción, transporte y vertido). Este estudio contendrá, además de los epígrafes b), c) y d) del punto 7.4 de las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles», la justificación ambiental de la técnica de dragado a utilizar, de tal forma que sea la que produzca la menor resuspensión de sedimentos, tanto durante el dragado en sí mismo como durante el vertido en la cántara o en el lugar de depósito definitivo. En cualquier caso, los materiales dragados únicamente podrán verse al mar utilizando alguna de las técnicas de aislamiento duro señaladas en el apartado A2 del punto 19 de las citadas Recomendaciones, o bien median-

te alguna otra con la que se asegure el aislamiento de dichos materiales de la biocenosis y se eviten los procesos químicos o biológicos que favorezcan la transformación de las sustancias contaminantes contenidas en los sedimentos a dragar a otros compuestos más solubles o peligrosos para el medio ambiente marino.

2. Calidad de las aguas

Durante la fase de construcción se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental. En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, se dispondrá de los medios e instalaciones señalados en el punto 2.3.6.9 del estudio de impacto ambiental, consistentes en un decantador de capacidad suficiente como para admitir las aguas de las sentinas de los barcos en épocas de máxima ocupación. En su defecto, se deberá habilitar un servicio de bombeo o aspiración para la retirada de las mencionadas aguas por empresas debidamente autorizadas. En cualquier caso, los vertidos directos al mar de las aguas tratadas deberán cumplir con la normativa vigente. Las aguas residuales procedentes de los barcos o de los edificios de servicio que, en su caso, se construyeran, se conectarán a la red de alcantarillado municipal. Así mismo, durante la fase de explotación, la gestión de las basuras de los buques deberá realizarse conforme a la regla 5 del anexo V del Convenio Marpol 73/78.

3. Arqueología

En caso de que la profundidad del dragado a realizar en la dársena de yates sea superior a la profundidad máxima alcanzada por algún otro dragado que se haya realizado en esa misma zona, se deberá realizar un control arqueológico a bordo de la draga, conforme lo indicado en el punto 8.3 del estudio de impacto ambiental. A tales efectos, se deberá realizar un estudio geotécnico de los fondos a dragar y se deberá obtener un certificado de la Autoridad Portuaria de Cartagena que indique la profundidad máxima dragada en esa zona.

4. Paisaje

Si se construyera alguna edificación o instalación cuya altura supusiera un obstáculo al campo visual desde tierra, en especial desde las edificaciones proyectadas en la parcela C-4 del Muelle de Alfonso XII, se deberá tener en cuenta, en la medida de lo posible, su ubicación respecto a las edificaciones señaladas, así como su estilo arquitectónico.

5. Programa de vigilancia ambiental

Se deberá elaborar un programa de vigilancia ambiental en el que se concreten el tipo de medidas a realizar, su frecuencia y la situación de las estaciones de muestreo, así como los plazos de ejecución. Los controles a realizar garantizarán el cumplimiento de las medidas correctoras y prosectoras propuestas en esta Declaración, así como las indicadas en el capítulo 7 del estudio de impacto ambiental y recogerán todos los aspectos ambientales derivados de la obra. No obstante, dicho programa deberá contemplar, como mínimo, los siguientes aspectos:

Calidad del Agua. Durante las operaciones de dragado se situarán, al menos, cuatro estaciones de muestreo: una situada en el interior de la futura dársena de yates, otra en la bocana del puerto deportivo situado al oeste de la actuación, la tercera en el centro de la dársena de Cartagena y la cuarta fuera de las obras de abrigo del puerto de Cartagena. Esta última estación servirá como estación de referencia para la valoración de los resultados analíticos. Los parámetros a medir serán, como mínimo, los sólidos en suspensión, los metales pesados disueltos cuya concentración media ponderada en los sedimentos a dragar sea de categoría III, y los parámetros físico químicos que previsiblemente puedan verse alterados durante el dragado. La frecuencia de muestreo será quincenal. Tras las tres primeras campañas, podrá disminuirse tanto la frecuencia como el número de parámetros en función de los resultados obtenidos, justificando razonadamente dicha decisión. Para la valoración de los resultados se tendrán en cuenta la legislación vigente, los resultados de la campaña preoperacional ya realizada y la comparación de las concentraciones entre las distintas estaciones.

Dragados. Conforme lo establecido en la condición 1, para las operaciones de dragado se deberá elaborar un programa de vigilancia ambiental en el que se tenga en cuenta la técnica de gestión utilizada. Dicho programa de vigilancia estará coordinado en todo momento con el programa de vigilancia ambiental general.

Arqueología. El seguimiento arqueológico a bordo de la draga queda supeditado a la información solicitada en la condición 3.

Contaminación acústica. El proyecto deberá contener las medidas a adoptar en materia de protección del medio ambiente frente al ruido en cumplimiento de lo establecido en la legislación municipal y autonómica al respecto. La existencia de un programa de vigilancia ambiental sobre este aspecto queda supeditado al cumplimiento de la legislación mencionada.

6. Documentación adicional

La empresa IZAR Construcciones Navales S.A. 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 aquellos documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, además de los expresamente indicados en el Estudio de Impacto Ambiental.

La Autoridad Portuaria de Cartagena, como responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la presente Declaración de Impacto Ambiental, remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental los informes y documentos señalados en la misma, acreditando su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio del impacto ambiental de los dragados, indicado en la condición 1.

Escrito de la Autoridad Portuaria de Cartagena certificando la profundidad máxima dragada en la zona de ubicación del proyecto, así como informe geotécnico acerca de la profundidad de dragado requerida para la construcción de la dársena de yates, conforme lo expresado en la condición 3.

Plan de gestión de vertidos y residuos durante la fase de construcción, señalado en el punto 7.1 del estudio de impacto ambiental.

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, 10 de marzo de 2003.—La Secretaria general, 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)	—
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante (M. Fomento)	X
Dirección General del Medio Natural (Región de Murcia)	X
Dirección General de Ganadería y Pesca (Región de Murcia)	—
Dirección General de Cultura (Región de Murcia)	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas (Región de Murcia)	X
Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente (Región de Murcia)	X
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Ayuntamiento de Cartagena	—
Ecologistas en Acción	X
Greenpeace	—
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE)	—
Colegio Oficial de Biólogos (Murcia)	—

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

La Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) informa que no tiene sugerencias que añadir.

La Dirección General de la Marina Mercante remite copia del informe realizado por el Capitán Marítimo de Cartagena. Este informe indica la necesidad de que los contenedores proyectados para la recogida de envases de productos oleosos tengan la boca suficientemente ancha. Los residuos

oleosos procedentes de las sentinas deberán recogerse a través de empresas debidamente autorizadas o en caso de que se decida instalar un sistema propio de tratamiento de estos residuos oleosos, se deberá obtener la autorización de la Dirección General de la Marina Mercante. Las basuras sólidas deberán segregarse de acuerdo con el anejo V del Convenio MARPOL 73/78. Por último, señala que es favorable al vertido de los materiales de dragado en la obra de ampliación del puerto de Escombreras.

La Dirección General del Medio Natural, en un informe remitido a través de la Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente, puntualiza que no existen valores ambientales que impidan la realización del proyecto.

La Dirección General de Cultura indica que, para la construcción de edificaciones anexas en altura, se deberán remitir proyectos para su informe y aprobación de acuerdo con la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. Así mismo, considera que debería solicitarse informe sobre el proyecto al Museo y Centro Nacional de Arqueología Subacuática.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas señala que los aspectos ambientales estudiados en la memoria resumen son correctos y que la instalación proyectada es conforme con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial de la Región de Murcia.

La Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente remite copia de los informes emitidos por el Servicio de Calidad Ambiental y por la Dirección General del Medio Natural. El Servicio de Calidad Ambiental realiza una serie de consideraciones a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental que se describen a continuación. Realización un estudio de las diferentes alternativas de los métodos de dragado y de aquellas otras que puedan generar aumento de turbidez y fenómenos relacionados, justificando las soluciones adoptadas en base a su menor impacto ambiental. Descripción del estado preoperacional de aguas y sedimentos. Estudio de alternativas de gestión de los materiales dragados. Medidas a adoptar en materia de protección del medio ambiente frente al ruido. Los áridos necesarios para la construcción de la dársena deberán proceder de canteras autorizadas. Descripción del programa de vigilancia ambiental que incluya el cronograma de los trabajos y las medidas a adoptar para minimizar los posibles impactos, además de l seguimiento de la calidad de las aguas y sedimentos. Por último, sugiere que se consulte con el Museo Nacional de Arqueología Submarina en relación con el seguimiento arqueológico de la obra. El informe de la Dirección General del Medio Natural ya ha sido descrito anteriormente.

El Instituto Español de Oceanografía señala que no tiene sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

Ecologistas en Acción considera que el contenido del estudio de impacto ambiental debe contemplar todos los puntos señalados en su escrito, los cuales parecen estar extraídos de la Ley 1/95 de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia, la normativa y que todos ellos deben estudiarse con el mayor grado de rigor y detalle.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una dársena para yates en el interior del puerto de Cartagena con una capacidad prevista de 59 amarres, para barcos de entre 20 y 100 metros de eslora. Dicha dársena se proyecta adosada, por el lado norte o de tierra, al muelle Alfonso XII, y por el lado oeste, al espigón del puerto deportivo existente. De esta forma, el proyecto queda situado, por el lado del mar, frente a una zona portuaria en remodelación en virtud del «Plan de Integración Puerto-Ciudad» que ha desarrollado la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Descripción general del proyecto

La dársena para yates tiene forma rectangular, con un chaflán en la esquina sureste, el cual constituye la bocana. Las obras consisten básicamente en la construcción de los cierres perimetrales, u obras de abrigo, dos pantalanés interiores y un muelle de ribera, adosado al muelle de Alfonso XII. Además de estas infraestructuras, se proyectan otras obras tales como el dragado general y de cimentación, las redes de servicios, balizamiento, defensas, etc.

Las dimensiones exteriores son, aproximadamente, 315 metros de largo por 296 metros de ancho y ocupa una superficie total de 64.167 metros cuadrados de los que 13.097 corresponden a los diques, muelles y pantalanés.

El plazo de ejecución previsto es de un año.

Obras de abrigo

El dique exterior, con alineación paralela al muelle de Alfonso XII, arranca del actual atraque de cruceros y tiene una longitud total de unos 208 metros. El contradique tiene una alineación perpendicular al muelle de Alfonso XII y una longitud total de 96 metros. La tipología constructiva de ambas obras es a base de cajones apoyados sobre banqueta de escollera, aunque los cajones proyectados para el dique exterior son de mayor tamaño. Sobre los cajones se proyecta una superestructura formada por vigas que están constituidas por dos nervios y dos losas que las unen entre sí.

Muelle de ribera, pantalanes y amarres

El muelle de ribera discurre adosado al muelle de Alfonso XII, pero a una cota 0,80 metros inferior, y tiene una longitud total de unos 300 metros. Los dos pantalanes proyectados, arrancan perpendicularmente del muelle de ribera, a su misma cota, y tienen una longitud aproximada de 116 y 132 metros respectivamente. La tipología constructiva es similar a la de las obras de abrigo. Los amarres están constituidos por norays de fundición y muertos de fondeo realizados en hormigón y provistos de cadenas.

Dragados

Se proyecta un dragado en zanja para la cimentación de los cajones. La profundidad de dragado vendrá determinada por un estudio geotécnico que se está desarrollando actualmente. El resto de la dársena se dragará hasta la cota -12,00 metros, por lo que se prevé el dragado de una capa de unos 0,50 metros de espesor, que es precisamente lo que se ha aterrado esa zona del puerto de Cartagena desde el último dragado realizado a la cota -12,00 metros por la Autoridad Portuaria de Cartagena. Los materiales a dragar están formados por fangos y arenas fangosas. El volumen estimado de dragado, a falta de los resultados de los estudios geotécnicos y suponiendo un espesor de dragado uniforme de toda la superficie ocupada de 0,50 metros, es de unos 32.000 metros cúbicos.

Obras complementarias

En el proyecto básico se describen sucintamente las instalaciones de agua potable, alumbrado y suministro de corriente eléctrica, sistema contra incendios, balizamiento, etc. Para la recogida de los envases de productos oleosos se prevén 5 contenedores y otros 5 para las basuras, así como 19 papeleras uniformemente repartidas. Las aguas de sentina se recogerán y tratarán en la misma dársena, cuyos residuos serán recogidos por una empresa especializada. Las aguas residuales se bombearán directamente a la red de alcantarillado municipal.

ANEXO III**Resumen del Estudio de Impacto Ambiental**

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.

Descripción del medio físico

Climatología. Todos los datos expuestos proceden de la estación meteorológica de San Javier. La precipitación media anual es de 339 milímetros y la temperatura media anual es de 17,1 grados centígrados. Los vientos reinantes durante los meses de noviembre a marzo proceden del cuadrante suroeste-noroeste y durante el resto del año proceden del cuadrante noreste-sureste.

Características oceanográficas. La zona de estudio presenta una carrera de marea de 20 centímetros, aunque puede llegar a alcanzar valores máximos de 65 centímetros. Para determinar las corrientes en la bahía de Cartagena se ha aplicado el modelo de simulación MIKE 21 y se han considerado los vientos con mayor presentación en la zona. Del análisis de las simulaciones realizadas se obtiene que las corrientes en la bahía de Cartagena fluyen en un sentido u otro de la costa, con velocidades máximas de 40 centímetros por segundo para situaciones de calma y de 55 cen-

tímetros por segundo para vientos del este de 36 kilómetros por hora. En el interior del puerto, las corrientes son generalmente inferiores a 5 centímetros por segundo. Las simulaciones realizadas con y sin puerto, muestran que las variaciones en la intensidad de las corrientes inducidas por la obra no son significativas.

Geología y geomorfología. El puerto de Cartagena se encuentra enclavado en un pequeño golfo, limitado por cabo Tiñoso y Punta de los Aguilones. La franja costera está formada por materiales del triásico, predominantemente del Muschelkalk y Keuper y más al interior, justo detrás de la ciudad de Cartagena, se encuentran materiales del cuaternario.

Los sedimentos objeto de dragado, han sido caracterizados según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles» tomándose un total de 8 muestras superficiales. Dichos sedimentos están muy contaminados por mercurio y cadmio, perteneciendo a la categoría IIIb por su contenido en mercurio y cadmio, según los criterios de las citadas recomendaciones. El plomo, cobre y zinc, también presentan altas concentraciones, mientras que el cromo, níquel y los policlorobifenilos están en concentraciones bajas. Los análisis granulométricos muestran que los sedimentos a dragar son arenas finas con un porcentaje de finos entre el 15 y el 27 por ciento.

Hidrología. Se describe el sistema acuífero de la zona según datos del Instituto Geológico y Minero de España, señalando que el subsistema «Sierra de Cartagena», con una superficie de 100 kilómetros cuadrados, está sobreexplotado, con un bombeo de más de 40 hectómetros cúbicos por año frente a una infiltración estimada de 15 a 20 hectómetros cúbicos por año, aunque en la actualidad dicha sobreexplotación se está atenuando.

En relación con la calidad de las aguas litorales, se realizó una campaña de muestreo en la que se establecieron 10 estaciones de medida de parámetros físico-químicos en toda la columna de agua y 7 estaciones superficiales de parámetros químicos y biológicos, incluidos metales pesados. Los resultados muestran que las aguas presentan una estructura muy homogénea, con valores moderadamente bajos de oxígeno disuelto (4-5 miligramos por litro). Los nutrientes también se presentan en concentraciones bajas, especialmente los fosfatos, al igual que los sólidos en suspensión con una concentración media inferior a 2 miligramos por litro. No se detectaron detergentes, aceites y grasas ni coliformes fecales en ninguna de las muestras. El mercurio y el cadmio se encuentran en concentraciones inferiores a 0,001 miligramo por litro, mientras que las concentraciones de plomo y zinc son más elevadas, sobre todo este último, con una concentración media de 0,12 miligramos por litro.

Descripción del medio biótico

La ictiofauna del puerto de Cartagena es similar a la de otros puertos de parecidas características, encontrándose lisas, sargos, mojarras, etc. Cerca de la bocana se encuentran doradas, lubinas y otros peces. Las entrevistas realizadas a los pescadores señalan la presencia de anguila. La fauna bentónica consiste en gusanos poliquetos, crustáceos y moluscos como la escupiña (*Venus verrucosa*) y la almeja real. La flora marina, aunque no se ha detectado su presencia, es posible que esté formada por especies nitrófilas.

Por otra parte, se ha realizado una caracterización de los fondos del Puerto de Cartagena, hasta el dique de Navidad, mediante el muestreo de 12 estaciones con draga Van Veen, analizándose la materia orgánica y la granulometría, así como la inspección visual de las muestras. Los resultados indican que se trata de sustrato de fondo blando con abundante presencia de materia orgánica y ausencia de flora macroscópica.

Descripción del medio socioeconómico

El proyecto se encuadra en el borde marino de una zona en la que la Autoridad Portuaria de Cartagena está desarrollando el «Plan de Integración Puerto-Ciudad» que consiste, básicamente, en el atraque para cruceros, la mejora del paseo marítimo del Muelle Alfonso XII y la urbanización de la parcela C-4 del citado muelle, en la que está proyectada la construcción del Museo Nacional de Arqueología Submarina, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, así como edificios comerciales.

Las actividades de pesca en la zona portuaria se reducen a prácticas de marisqueo de escupiñas y almejas reales en las proximidades del dique de Navidad y a la pesca con caña desde costa o desde embarcaciones menores, aunque ambas actividades están prohibidas. Fuera del área portuaria existen zonas con recursos pesqueros de calidad, pero no estarán afectados por la obra.

Identificación y valoración de impactos

En primer lugar se identifican los potenciales impactos de las acciones del proyecto sobre los aspectos ambientales, tanto durante la fase de construcción como la de explotación, a través de una matriz de doble entrada. Simultáneamente a la identificación, cada uno de los impactos identificados se valora en tres categorías básicas; impacto negativo, impacto negativo poco significativo e impacto positivo.

En una segunda fase, se discuten los impactos de mayor importancia de forma cualitativa, justificando razonadamente la magnitud e importancia de cada uno de ellos. Los impactos descritos específicamente son: variación de las corrientes marinas, calidad de las aguas y dispersión de contaminantes, calidad de los sedimentos, valoración biológica del entorno, contaminación acústica y lumínica, actividad económica e integración puerto-ciudad.

Para valorar los efectos del proyecto sobre las corrientes marinas se ha aplicado el modelo matemático MIKE 21, obteniéndose que las modificaciones en las corrientes como consecuencia de la ejecución del proyecto son de escasa consideración. El estudio de dispersión de substancias contaminantes se ha realizado mediante el modelo matemático MIKE 21 AD en el que han simulado dos vertidos de substancias conservativas: uno procedente del túnel del Almarjal y otro de la propia dársena proyectada. Los resultados muestran que la dispersión de la contaminación es muy reducida por las condiciones de contorno del puerto de Cartagena y que los vientos considerados (este y sureste) actúan de freno a la escasa dispersión. Los materiales de dragado están muy contaminados por lo que se deberán gestionar mediante una técnica de gestión apropiada. Para ello, el estudio de impacto ambiental considera que es necesario realizar un estudio específico. La valoración de los efectos sobre la biocenosis indica que se producirá un impacto de magnitud baja e importancia leve, dado se trata de un espacio portuario con un valor ecológico escaso. No obstante, considera que deben tenerse en cuenta los posibles fenómenos de eutrofización dada la cercanía del desagüe del túnel del Almarjal y la escasa renovación de aguas. Los impactos acústicos y lumínicos se consideran leves, teniendo en cuenta la relativa lejanía de las viviendas, aunque tienen un carácter moderadamente sinérgico al coincidir con otras obras e instalaciones. El impacto sobre la actividad económica es francamente positivo ya que repercutirá en la propia estructura económica regional. La valoración del impacto se califica de compatible para todos los aspectos ambientales considerados.

Medidas preventivas y correctoras

A pesar de que el impacto se considera compatible, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos negativos identificados. Las principales medidas propuestas en el estudio son las siguientes: la empresa contratista deberá contar con un Sistema de Gestión Ambiental (SGMA), acreditado mediante certificación, se elaborará un Plan de Gestión de Residuos durante las fases de construcción y de explotación, los dragados se realizarán con los medios que ocasionen menor turbidez y se procurará realizar el dragado durante los meses de invierno, las actividades ruidosas se procurarán realizar durante el período comprendido entre las 8 y las 22 horas y, por último, se prestará especial atención a la arquitectura y el diseño de los elementos más visibles de la dársena, teniendo en cuenta que se enclava en la zona de integración puerto-ciudad.

Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental contiene un esbozo del programa de vigilancia ambiental, el cual, según se indica, deberá elaborarse con detalle y contemplará los siguientes aspectos: gestión del material de dragado, calidad de las aguas y control sobre el patrimonio arqueológico. Para cada uno de estos aspectos se señalan, de manera general, ciertos requisitos que debe contener.

Así pues, el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Dársena para yates en el puerto de Cartagena ha analizado el medio físico, biológico y 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.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

6350 *RESOLUCIÓN de 5 de Marzo de 2003, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se pone en conocimiento del público en general y de los asegurados en particular que el órgano de control del Reino Unido ha comunicado que la entidad Trenwick International Limited no podrá emitir nuevas pólizas en España en régimen de libre prestación de servicios.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, se pone en conocimiento del público en general y de los asegurados en particular que el órgano de control del Reino Unido ha comunicado que la entidad Trenwick International Limited habilitada en España en régimen de libre prestación de servicios para asumir riesgos comprendidos en los ramos no vida números 1 (Accidentes), 2 (Enfermedad), 3 (Vehículos terrestres no ferroviarios), 4 (Vehículos ferroviarios), 5 (Vehículos aéreos), 6 (Vehículos marítimos, lacustres y fluviales), 7 (Mercancías transportadas), 8 (Incendio y elementos naturales), 9 (Otros daños a los bienes), 11 (Responsabilidad civil en vehículos aéreos), 12 (Responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales), 13 (Responsabilidad civil general), 14 (Crédito), 15 (Caución), 16 (Pérdidas pecuniarias diversas), ha dejado de emitir nuevas pólizas desde el 29.11.02.

En consecuencia, dicha entidad no podrá emitir nuevas pólizas en España en régimen de libre prestación de servicios.

Madrid, 5 de marzo de 2003.—El Director General, José Carlos García de Quevedo Ruiz.

6351 *RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2003, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se pone en conocimiento del público en general y de los asegurados en particular que el órgano de control de Italia ha comunicado la aprobación con fecha 20.12.02 de la fusión y fecha de toma de efectos 1 de enero de 2003, de la entidad La Fondiaria Assicurazioni S.P.A. por la entidad SAI Societa Assicuratrice Industriale S.P.A. que con motivo de la fusión cambiará su denominación por la de Fondiaria-SAI S.P.A.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 79 n.º3 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados y en el artículo 129 n.º 3 del Real Decreto 2486/1998, de 20 de noviembre se pone en conocimiento del público en general y de los asegurados en particular que el órgano de control de Italia ha comunicado la aprobación con fecha 20.12.02 de la fusión y fecha de toma de efectos 1 de enero de 2003, de la entidad La Fondiaria Assicurazioni S.P.A. por la entidad SAI Societa Assicuratrice Industriale S.P.A. que con motivo de la fusión cambiará su denominación por la de Fondiaria-SAI S.P.A.

Se advierte que los contratos de seguro que asuman compromisos localizados en territorio español podrán ser rescindidos por los tomadores en el plazo de un mes desde la presente publicación, teniendo derecho al reembolso de la parte de prima no consumida.

Madrid, 7 de marzo de 2003.—El Director General, José Carlos García de Quevedo Ruiz.

6352 *RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2003, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Gestora del Fondo, Unifondo Pensiones III, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 17 de septiembre de 1998 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1.307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Unifondo Pensiones III, Fondo de Pensiones (F0576), concurriendo como Entidad Gestora, Ahorro Andaluz, S. A., Entidad Gestora de Fondos de Pensiones