

2000 ó en su futura ampliación. Comunica de igual manera que la única afección que podría ocasionar la actividad proyectada, sería la que se produciría sobre ciertas especies de aves esteparias que habitan en esta zona, principalmente alondras y terreras. Comunica de igual modo, que a su juicio, la actuación proyectada no precisa la realización de una evaluación de impacto ambiental. No obstante recomienda la toma de medidas encaminadas a minimizar la posible afección sobre la avifauna que allí habita.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001 y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter este proyecto, al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, se considera necesario la toma de medidas correctoras, encaminadas al control total de los distintos tipos de residuos que se puedan generar como consecuencia del funcionamiento del aeródromo y de sus instalaciones anejas: residuos sólidos urbanos, aguas fecales y aceites usados.

Los residuos sólidos urbanos generados, deberán ser llevados siempre a vertederos autorizados. Las aguas fecales originadas fundamentalmente en las instalaciones sanitarias del pequeño edificio que se construirá anejo a las pistas y que cumplirá funciones de aseo, botiquín, cocina, estancia de pilotos y taller-almacén, incluso centro social, serán evacuadas a través de una red de recogida de aguas residuales a una fosa séptica. Los aceites usados y grasas, procedentes del mantenimiento de las avionetas y vehículos de asistencia en pista, así como sus recipientes, tendrán que ser retirados por un gestor autorizado. Respecto al tema del abastecimiento eléctrico al aeródromo, en principio se realizará a través de grupos electrógenos, no obstante, los promotores informan que dependiendo de la demanda y nunca antes de 2 ó 3 años, podría hacerse recomendable (si bien no imprescindible) la posible acometida eléctrica en conexión a la red. Si en el futuro se quisiera conectar a la red eléctrica, como mejora en las infraestructuras del aeródromo, y dado que según información recibida no existe ninguna construcción con acometida eléctrica en un radio de 2 km., alrededor de la futura instalación, se hace necesario informar a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente sobre tal proyecto, a fin de determinar su idoneidad ambiental. Encaminado a minimizar las molestias ocasionadas por ruidos, se recomienda el control periódico de los aviones, sobre todo del sistema silenciador del escape y de los mecanismos para minimizar ruidos. De igual modo, se enfatiza en la necesidad de atender a las sugerencias presentadas por la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura y de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter el proyecto de «Obras e instalación de un aeródromo en el Término Municipal de Monasterio-Quintana Redonda» en la provincia de Soria, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 18 de marzo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

7730

RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Dársena Sur del Puerto de Castellón», de la Autoridad Portuaria de Castellón.

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 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, el Ente Público Puertos del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió con fecha 31 de julio de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria resumen del proyecto «Dársena Sur del Puerto de Castellón».

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 Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, así como a una serie de asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de diciembre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Castellón las respuestas recibidas. Con posterioridad a esa fecha, se recibieron otra serie de contestaciones a la memoria resumen que también se trasladaron a la Autoridad Portuaria de Castellón con fecha 16 de enero de 2002.

Posteriormente, la Autoridad Portuaria de Castellón elaboró el proyecto básico y el estudio de impacto ambiental en los que se observa una configuración en planta de la Dársena Sur ligeramente diferente de la expuesta en la memoria resumen, así como una nueva orientación del canal de acceso con la que se logra evitar el dragado de pradera de «Posidonia oceánica». No obstante, se considera que la información obtenida durante la fase de consultas es válida a efectos de la presente Declaración de Impacto Ambiental, habida cuenta de que tanto la superficie total ocupada como los previsibles impactos son muy similares en ambas configuraciones (a excepción del menor impacto sobre la pradera de la fanerógama citada) y que el estudio de impacto ambiental contempla las acciones del proyecto modificado. Ambos documentos, proyecto básico y estudio de impacto ambiental, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el B.O.E. el día 31 de julio de 2002 en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 11 de octubre de 2002, la Autoridad Portuaria de Castellón 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 Dársena Sur del Puerto de Castellón, 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.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente se considera que el proyecto «Dársena Sur del Puerto de Castellón» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones, además de las señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental:

Dinámica litoral

1.1 Estabilidad de las playas y formaciones litorales.

Con objeto de comprobar las predicciones realizadas en el estudio de impacto ambiental, antes del inicio de las obras se realizará la batimetría de la playa de Almazora, así como de la restinga litoral de la desembocadura del río Mijares. Estas batimetrías iniciales servirán de situación de referencia para el seguimiento previsto en el programa de vigilancia ambiental expuesto en la condición 7.

No obstante, dado que el tramo sur de la playa de Almazora acaba de ser regenerada por la Autoridad Portuaria de Castellón, en cumplimiento de la Resolución por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón» (B.O.E. n.º 224 de 18 de septiembre de 2001), y que la Dirección General de Costas está sometiendo a procedimiento de evaluación de impacto ambiental la regeneración del tramo norte de dicha playa, las batimetrías iniciales indicadas en el párrafo anterior se realizarán cuando se alcancen los perfiles de equilibrio de dichas playas una vez regeneradas.

Con el fin de verificar y garantizar la estabilidad de la playa regenerada, se llevará a cabo un seguimiento batimétrico, que se realizará según se indica en la Condición 7.

Si del mencionado seguimiento se detectara una variación batimétrica significativa achacable a las obras de ampliación del puerto de Castellón, la Autoridad Portuaria de Castellón, efectuará la consiguiente restitución de áridos o las actuaciones que, en su caso, determine la Dirección General de Costas.

1.2 Aportes al transporte sólido litoral.

Según los resultados del estudio de impacto ambiental, la ocupación de fondo marino por la construcción de la dársena Sur supondrá la eliminación del aporte hacia las costas del sur de unos 10.000 metros cúbicos por año de arenas finas, las cuales, aún no siendo aptas para alimentar las playas situadas en dicha costa, juegan cierto papel en la dinámica litoral de la zona. Para paliar este impacto, en la medida de lo posible, en el estudio de impacto ambiental se propone el vertido de aquellos materiales de dragado que sean adecuados para estos fines, en la playa activa situada inmediatamente al sur de las obras de abrigo de la dársena Sur.

Sin embargo, a la vista de la caracterización química de los sedimentos superficiales, se propone que únicamente se tengan en cuenta, a efectos de su vertido en playa activa, los materiales de dragado situados, como mínimo, un metro por debajo de la superficie inicial del sedimento. En todo caso, el volumen a depositar por año en esta zona será, como máximo, de 20.000 metros cúbicos por año. Esta medida correctora se aplicará únicamente a los dragados, sean de primer establecimiento, de aumento de calados o de mantenimiento, que realice el Puerto de Castellón en relación con las obras contempladas en este proyecto y siempre que la granulometría de los materiales dragados sea adecuada para la regeneración de la playa situada al sur. Para determinar la granulometría de los materiales que pueden resultar efectivos para alimentar las costas al sur de la actuación, así como la profundidad y lugar concreto de depósito, será necesario un estudio justificativo. El depósito de ese material se realizará en coordinación con la Dirección General de Costas. A tales efectos, se deberá disponer de un técnico cualificado a bordo de la draga y de los medios necesarios para determinar sobre la marcha si el material de la cántara del gánguil es apto para su depósito o no. La permanencia del citado técnico en la draga durará hasta alcanzar los 20.000 metros cúbicos, señalados como volumen máximo anual.

2. Protección del patrimonio arqueológico

Durante las obras de dragado que se realicen sobre el «Área Arqueológica» mencionada en el estudio, se realizará un control arqueológico a bordo de la draga. Este control se llevará a cabo por un arqueólogo cualificado capacitado para realizar inmersiones en caso necesario. Por otra parte, dado que las modificaciones en la dinámica litoral señaladas en el estudio de impacto ambiental pueden dejar al descubierto restos arqueológicos subacuáticos del yacimiento de Ben-Afeli, se realizarán prospecciones subacuáticas a partir de la finalización de la primera fase de las obras de acuerdo con lo indicado en la condición 7. Todas estas actuaciones se integrarán dentro de un «proyecto de intervención arqueológica», el cual deberá ejecutarse en coordinación con la autoridad competente en la materia.

3. Operaciones de dragado

Según se indica en el proyecto, los materiales de dragado se utilizarán como relleno de las explanadas proyectadas. No obstante, si fuese necesario el vertido al mar de parte del material dragado, fuera de la zona de servicio portuario (a excepción de los materiales mencionados en la condición 1.2) se seguirán las «Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles» y en ningún caso podrá afectar a la praderas de fanerógamas marinas ni a los yacimientos arqueológicos de la zona. Para estos vertidos se deberá contar con los permisos de la autoridad competente en la materia.

Por otro lado, según la cartografía bionómica incluida en el estudio de impacto ambiental, una parte de los sedimentos a dragar están recubiertos por una capa de mata muerta y rizomas de «Posidonia oceánica». Dado que este tipo de materiales presentan «a priori» unas características físico-químicas diferentes de los sedimentos marinos habitualmente dragados, deberá elaborarse un estudio en el que se justifique el volumen y el método de eliminación o vertido. Si se vierten al mar, además de lo indicado en el párrafo anterior, se deberá realizar una hipótesis de impacto que prevea las consecuencias ambientales derivadas, tales como la posible depleción del oxígeno disuelto en la columna de agua o la posible

arribazón de dichos materiales a las playas del entorno. En caso de vertido en tierra se estará a lo dispuesto en la legislación vigente sobre vertederos.

En la medida de lo posible, y con el fin de proteger la temporada de baño en las playas al norte y al sur del puerto, las operaciones de dragado se ejecutarán preferentemente entre los meses de octubre a mayo.

4. Relleno de explanadas. Materiales de préstamo

Las operaciones de relleno necesarias para conformar las nuevas explanadas portuarias se realizarán una vez que se hayan completado los cierres perimetrales de cada una de las explanadas proyectadas. Dichos cierres deberán ser prácticamente impermeables a la fracción fina del sedimento y las juntas entre cajones deberán estar selladas. Con objeto de favorecer la sedimentación de las partículas en el interior de los recintos, cada cierre perimetral deberá contar con un aliviadero por donde desagüen las partículas en suspensión, procurando que los tiempos de detención sean los mayores posibles.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de la explanada (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado) se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizados. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos de la Generalitat Valenciana competentes en la materia.

Dado el gran volumen de áridos que es necesario transportar por carretera, se elaborará un plan de gestión viaria que incluya, entre otros aspectos, las rutas de acceso, los horarios de tránsito y la generación de polvo sobre núcleos residenciales. Así mismo, los camiones que transporten materiales pulverulentos secos se deberán cubrir con toldos durante todo el trayecto.

5. Calidad de las aguas

Como se indica en el estudio de impacto ambiental, las concentraciones de sólidos en suspensión son muy altas, por lo que no deben utilizarse para determinar la situación preoperacional. Considerando, además, que la determinación de este parámetro es clave para el seguimiento ambiental de este tipo de obras, se hace necesario establecer un nuevo valor de referencia para los sólidos en suspensión que refleje fielmente las condiciones iniciales. Igualmente se deberá determinar la concentración de referencia de cadmio disuelto, ya que no se determinó en la campaña preoperacional y sin embargo es un parámetro a chequear durante el programa de vigilancia ambiental. Para ello, se realizarán nuevos muestreos situando, como mínimo, dos estaciones frente a las playas del Pinar y de Almazora, una frente a la desembocadura del río Mijares y otra en la proyección de la pradera de Posidonia oceánica más densa y cercana a la zona de actuación. Además de los sólidos en suspensión y del cadmio disuelto, se recomienda medir la turbidez en los mismos puntos de muestreo, así como alguno de los parámetros señalados en el punto 3.1.4.4 del estudio de impacto ambiental con objeto de comparar resultados entre ambas campañas preoperacionales.

Como resultado de estos muestreos, se deducirán los valores medios de sólidos en suspensión y de turbidez, los cuales se compararán con los obtenidos conforme la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón». A la vista de ambos resultados, y teniendo en cuenta las variables ambientales, se obtendrá un valor de referencia para el programa de vigilancia ambiental.

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 precisos para la limpieza de las aguas del puerto y recogida de desechos procedentes de buques, de manera que se cumpla con lo dispuesto en la normativa internacional vigente sobre contaminación marina.

6. Vertidos. Saneamiento

Los vertidos a través de conducciones o acequias actualmente existentes y que estén directamente afectados por las obras, deberán desviarse hacia aguas exteriores al puerto. Por otra parte, para los vertidos afectados indirectamente por las obras, tales como el de la central térmica y las acequias situadas inmediatamente al sur del futuro contradique, deberá realizarse un estudio de renovación de las aguas exteriores que contemple los efectos ambientales causados por el mayor grado de confinamiento de las aguas marinas receptoras de esos vertidos. En función de los resul-

tados del citado estudio, se decidirá si es necesaria o no la prolongación de la conducción de la central térmica y se propondrán las soluciones que, en su caso, sean más adecuadas para el resto de vertidos existentes en la mencionada zona.

En todas las explanadas se dispondrá una red de drenaje de aguas pluviales y una canaleta perimetral o colector por el lado del mar que recoja dichas aguas. Antes del vertido al mar, se dispondrán, como mínimo, unos tanques de sedimentación o pozo de gruesos. Para el diseño de dichos pozos se tendrá en cuenta, además del caudal previsto, el tipo de mercancía o instalaciones que existan en la explanada y la naturaleza del pavimento. Por otra parte, todas las instalaciones y edificios susceptibles de generar aguas residuales urbanas deberán contar con una red de saneamiento que se conectará a la red de saneamiento municipal.

7. Programa de vigilancia ambiental

El programa de vigilancia ambiental descrito en el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental se considera suficiente como para garantizar el cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras propuestas y recoge toda la problemática ambiental derivada de la obra. No obstante, teniendo en cuenta la magnitud de la obra y la existencia de otro programa de vigilancia ambiental llevado a cabo por la Autoridad Portuaria de Castellón con motivo del proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón», se considera necesario que se precisen y, en su caso, se revisen, los aspectos que se mencionan a continuación.

Condición general.

Con objeto de no duplicar resultados, se deberán revisar los parámetros, frecuencias, plazos, estaciones de muestreo y tipo de controles propuestos en el presente programa de vigilancia ambiental de tal forma que se coordinen con los propuestos en el proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón».

Independientemente de lo anterior, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

Estabilidad de playas y formaciones litorales.

Trascurrido un año desde de la realización de la batimetría inicial señalada en la condición 1.1, se llevará a cabo un seguimiento batimétrico conforme se indica en el punto 8.2.2 del estudio de impacto ambiental. Este seguimiento se realizará en coordinación con la Dirección General de Costas. Si durante este seguimiento se observara la erosión de la playa de Almazora o de la restinga litoral del río Mijares por causas achacables al proyecto «Dársena Sur del Puerto de Castellón», la Autoridad Portuaria de Castellón llevará a cabo las obras necesarias para su regeneración al estado de la batimetría inicial indicada en la condición 1.1.

Calidad del agua.

Las estaciones de muestreo en aguas, se situarán en los mismos puntos en que situaron durante la campaña preoperacional indicada en la condición 5. Desde el inicio de cada una de las fases o actuaciones de que consta el proyecto, que sea susceptible de generar algún tipo de contaminación de las aguas marinas, se analizará la calidad de las aguas con una frecuencia quincenal y se determinarán los parámetros indicados en el punto 8.2.6 del estudio de impacto ambiental. Transcurridos tres meses desde el inicio de esa fase de las obras, los muestreos podrán realizarse con una frecuencia mensual, siempre y cuando los valores medios obtenidos no hayan superado las concentraciones límite establecidas en la legislación vigente que les sea de aplicación o, en su defecto, el doble de los valores obtenidos en la campaña preoperacional, a excepción de los valores de sólidos en suspensión y parámetros relacionados con la transparencia de las aguas. Además, podrán eliminarse aquellos parámetros que durante estos tres primeros meses no hayan superado, en valor medio, las concentraciones obtenidas en la campaña preoperacional, a excepción de los sólidos en suspensión o medidas relacionadas con la transparencia de las aguas, ya que estos indicadores se consideran claves en el seguimiento de este tipo de obras.

Control sobre la «Posidonia oceánica» y los poblamientos bentónicos.

Durante la construcción de las distintas fases del proyecto, se instalarán cerca del fondo marino unas trampas de sedimentos con objeto de determinar la tasa de sedimentación sobre las praderas de «Posidonia oceanica». Para la colocación de tales trampas se localizarán aquellas áreas más próximas a la actuación en que la densidad de haces vivos sea mayor. Simultáneamente, sobre estas praderas se realizarán los controles indicados en el punto 8.2.7 del estudio de impacto ambiental, pero no se estima necesario el seguimiento de la evolución de los poblamientos bentónicos del interior de la dársena Sur, dado que estará sujeta a dragados periódicos.

Proyecto de intervención arqueológica.

La Autoridad Portuaria de Castellón encargará a un técnico competente la elaboración de un Proyecto de intervención arqueológica, que se presentará ante la autoridad competente en la materia. Dicho proyecto contendrá dos partes diferenciadas conforme lo indicado en la condición 2. Por una parte, se realizará un seguimiento arqueológico a bordo de la draga con la posibilidad de que pueda inspeccionarse subacuáticamente algún área de interés que haya sido detectada durante la marcha. Por otra parte, se realizará un seguimiento del pecio de Ben Afeli, el cual consistirá, como mínimo, en el chequeo semestral del espesor de la capa de mata muerta y rizoma de «Posidonia oceanica» y en una inspección subacuática anual. Este seguimiento se iniciará una vez que haya finalizado la construcción de la primera fase del contradique y tendrá una duración mínima de tres años.

Ruidos y calidad del aire.

Las estaciones de control y los equipos de medida se instalarán en los mismos puntos en que se instalaron durante la campaña preoperacional. Dado que las distintas actuaciones del proyecto y la ocupación de las explanadas se realizarán por fases no necesariamente consecutivas, los controles sobre el nivel sonoro y la calidad atmosférica durante la fase de construcción se realizarán exclusivamente cuando se estén ejecutando dichas obras.

8. Documentación adicional

La Autoridad Portuaria de Castellón, 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:

Batimetría inicial, señalada en la condición 1.1.

Estudio acerca del rango granulométrico de los materiales aptos para el vertido en playa activa, así como el lugar y profundidad de depósito, según lo expresado en la condición 1.2.

Proyecto de intervención arqueológica señalada en la condición 2.

Estudio justificativo sobre el destino de la mata muerta de la «Posidonia oceanica», según se indica en la condición 3.

Plan de gestión viaria, indicado en la condición 4

Estudio de las concentraciones iniciales de sólidos en suspensión y parámetros relacionados, referido en la condición 5.

Estudio del grado de renovación de las aguas exteriores al puerto situadas entre la línea de costa y el contradique. reseñado en la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la condición 7.

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 6 de octubre.

Madrid, 18 de marzo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Martínez.

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
Consejería de Medio Ambiente (Generalitat Valenciana)	X
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (G. Valenciana)	X
Consejería de Cultura y Educación (Generalitat Valenciana)	—
Departamento de Biología Animal (Universidad de Valencia)	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología (Universidad de Valencia)	—
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Laboratorio de Medio Ambiente. Colegio Universitario de Castellón	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Castellón.....	—
Ayuntamiento de Almazora	X
Ecologistas en Acción	—
S.E.O.	—
Greenpeace	—
Cofradía de Pescadores San Pedro. Castellón.....	—
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL). Vinaros	—
Centre Excursionista de Castelló	—
Colla Ecologista de Castelló	—

Además de estas contestaciones a la memoria resumen, se ha recibido una de la Asociación de Vecinos «Pla de la Torre», firmada por su presidenta, D.^a Araceli Martín García.

La Dirección General de Costas indica que el estudio de impacto ambiental deberá contener, entre otros aspectos, estudios de la incidencia de la dársena sobre la dinámica litoral y sobre las praderas de fanerógamas.

La Secretaría General de Pesca Marítima, a través de la Dirección General de Recursos Pesqueros, no plantea objeciones a la realización del proyecto.

La Dirección General de la Marina Mercante indica que no tiene sugerencia alguna, en materia de su competencia, al no realizarse vertidos al mar de materiales de dragado, y envía la memoria resumen a la capitania marítima de Castellón por poder afectar a la seguridad en la navegación en la zona.

La Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana emite una serie de consideraciones referidas a los vertidos de aguas pluviales y residuales al mar. Así mismo, advierte que existen vertidos autorizados que se ven afectados por la construcción del proyecto.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana indica que se debe incluir un estudio que contemple las repercusiones de las obras previstas en el proyecto sobre la estabilidad de la línea de costa y, en su caso, las medidas correctoras necesarias para evitar la regresión de la misma.

El Instituto Español de Oceanografía no tiene ninguna sugerencia que realizar.

El Ayuntamiento de Almazora formula una serie de sugerencias todas ellas referidas a la defensa de la costa de Almazora y adjunta un escrito de los Servicios Técnicos Municipales, que ya se presentó con objeto del proyecto de Ampliación del Puerto de Castellón, y el estudio realizado por D.^a Clara Calabuig Beneito, licenciada en Biología, sobre los efectos de la ampliación del puerto sobre la costa de Almazora. Por una parte, indica que la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) que se formule, establezca la obligatoriedad de acometer el proyecto de defensa de la costa de Almazora de forma previa a la ejecución de las obras, para lo cual este proyecto debe estar dotado económicamente, y que articule el mecanismo de coordinación entre la Dirección General de Costas y la Autoridad Portuaria. También expone la conveniencia de la creación de una comisión de seguimiento formada por los dos organismos citados y el propio Ayuntamiento. Por último, indica que las obras de defensa citadas comiencen por la playa «Pla de la Torre» de Almazora por ser la más degradada.

La Asociación de Vecinos «Pla de la Torre», tras una serie de antecedentes y aclaraciones, ruega que, con carácter previo al inicio de las obras contempladas en el proyecto, se lleve a cabo una defensa eficaz de la playa de Almazora. Así mismo, adjunta las conclusiones y recomendaciones del estudio realizado por D.^a Clara Calabuig Beneito.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Las obras consisten en la construcción de una gran dársena adosada al actual contradique del puerto de Castellón. De esta forma, la dársena se sitúa al sur del puerto, ocupando una longitud de costa de unos 2.100 metros, perteneciente a la zona de servicio del puerto, y una superficie (zona terrestre y aguas abrigadas) de poco más de 3 millones de metros cuadrados. El conjunto de las obras está constituido por un contradique, dos muelles, el relleno necesario para la creación de las explanadas, los dragados del canal de entrada, dársena y cimentación de cajones, así como las obras auxiliares necesarias.

Este proyecto ofrece una nueva configuración del puerto de Castellón, de tal forma que las obras de ampliación que el citado puerto está ejecutando

por el lado norte se enfrentan a las obras de abrigo del proyecto objeto del presente estudio, que haría las veces de contradique, conformando una nueva bocana de unos 400 metros de anchura orientada al ESE.

Esta ampliación viene justificada principalmente por las necesidades de las industrias petroquímicas asentadas en el polígono «El Serrallo» ubicado justo detrás de la Dársena Sur proyectada. También se requiere más espacio terrestre y longitud de atraques para los graneles sólidos de las industrias del cemento y la cerámica, siendo esta última uno de los motores de la economía de Castellón. Así mismo, se potenciaría el tráfico de contenedores y, posiblemente, de grano.

En principio, según el estudio de impacto ambiental, la duración prevista de las obras es de 40 meses. No obstante, en la reunión mantenida con representantes de la Autoridad Portuaria de Castellón, se concretó que la mayoría de las obras correspondientes a explanadas y atraques, se desarrollarían según la demanda de las industrias y de los tráficos previstos. Las actuaciones que se acometerían en una primera fase serían las necesarias de abrigo (contradique), una explanada situada al sur de la dársena y el dragado parcial de la dársena y del canal de acceso.

Las obras proyectadas se describen a continuación:

Contradique.

Se proyecta con dos alineaciones, cada una de ellas con diferente topología estructural y una longitud total de unos 2.670 metros. La primera alineación arranca a unos 2.100 metros a sur del arranque del actual contradique con una alineación sensiblemente perpendicular a tierra. Su longitud es de 1.410 metros y se construirá a base de escollera en talud. La segunda alineación forma un ángulo aproximado de 100 grados con la primera. Su longitud es de unos 1.260 metros y se proyecta mediante un total de 40 cajones de hormigón cimentados sobre banqueta de escollera. Esta última alineación, sensiblemente paralela a costa, discurre por fondos de 12 y 13 metros de profundidad y, cuando esté finalizada, quedará enfrentada con las obras de ampliación del puerto de Castellón que se están realizando por la parte norte. Muy posiblemente, en la primera fase de las obras se ejecute aproximadamente la mitad de la longitud de la segunda alineación del contradique, es decir, lo suficiente para proteger del oleaje la parte más meridional de la dársena Sur.

Muelles y cierres.

Se proyectan dos muelles. El muelle de Costa, de unos 1.520 metros de longitud de atraque, discurre paralelo a la costa a una distancia de ésta de unos 850 metros. Está formado por 45 cajones de hormigón cimentados sobre banqueta de escollera. En su extremo norte posee un tacón en el que se dispone una rampa ro-ro. A continuación del tacón, formando aproximadamente un ángulo de 130 grados con el muelle de Costa, se proyecta el muelle Ro-Ro de unos 200 metros de longitud, terminado en otra rampa ro-ro. Por otra parte, en el extremo sur del muelle de Costa, y perpendicular a éste, arranca un cierre de escollera de unos 675 metros de longitud, que discurre paralelo a la primera alineación del contradique y a una distancia de éste de 400 metros aproximadamente.

Explanadas.

Básicamente, se proyectan tres explanadas que se corresponden con el relleno de los trasdosados de los dos muelles y el cierre descritos. La superficie total es de unos 2 millones de metros cuadrados. La explanada principal ocupa una superficie de 1.435.000 metros cuadrados aproximadamente y se extiende a lo largo de todo el trasdós del muelle de Costa. La segunda explanada, con una superficie de unos 605.000 metros cuadrados, está comprendida entre la primera alineación del contradique y el cierre de escollera, y la tercera explanada, que correspondería al muelle Ro-Ro, tiene una superficie de unos 28.000 metros cuadrados.

Dársena y dragados.

La superficie de agua abrigada de la dársena Sur se estima en unos 905.000 metros cuadrados, incluyendo la zona de maniobra pero excluyendo las aguas abrigadas de la ampliación Norte. El canal de acceso ocupa unos 777.000 metros cuadrados, con una longitud de unos 1.000 metros y una anchura variable, desde los 400 metros de la bocana hasta los 800 metros en aguas abiertas. Los dragados de aumento de calado se pueden dividir en dos grupos: El canal de acceso y la zona de maniobra, situada a continuación del canal pero ya en aguas abrigadas, se dragan hasta la cota -16,00 metros, mientras que la zona sur de la dársena se draga hasta la cota -15,00 metros. No obstante, estos calados pueden aumentarse en un futuro si así lo requiriesen los nuevos tráficos marítimos, ya que el dragado de cimentación de los muelles está proyectado a la cota -16,50 metros. No se consideran en este proyecto los dragados de

aumento de calado correspondientes a la parte norte de la dársena por estar incluidos en el proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón».

Los equipos de dragado a emplear no se especifican, aunque en el anejo I del estudio de impacto ambiental se indica que los materiales sueltos no consolidados pueden dragarse con una draga de succión en marcha mientras que para los consolidados sería necesario una draga cortadora.

Volumen de materiales a dragar y verter.

El volumen total a dragar es de unos 8,5 millones de metros cúbicos, de los que 5,7 millones de metros cúbicos corresponden al dragado de la dársena, 1,27 al dragado del canal de acceso y 1,55 a los dragados en zanja para cimentación.

El volumen total de rellenos es de 13,2 millones de metros cúbicos aproximadamente, a los que hay que sumar unas 818.850 toneladas de escollera de diferentes tamaños y 711.250 toneladas de todo uno para el núcleo del primer tramo del contradique. Dado que prácticamente todo el material dragado se va a utilizar como relleno en la propia obra, el material procedente de canteras se estima en unos 5,3 millones de metros cúbicos. Todos estos materiales procederán de canteras que se hallan actualmente en explotación.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación preoperacional, realiza un estudio justificativo de la solución adoptada y analiza las diferentes acciones del proyecto identificando y evaluando los previsibles impactos ambientales, tanto sobre los medios físico y biótico como sobre los factores sociales, económicos y culturales.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación.

A unos 4.000 metros al sur del extremo sur de la actuación, se encuentra el espacio natural de la Desembocadura del Río Mijares, zona propuesta como ZEPA que contiene un hábitat prioritario del tipo «vegetación anfibia mediterránea de lagunas y lagunazos temporales» según la Directiva 92/43/CEE. En apartado 5.5 del estudio de impacto ambiental se describen ampliamente las posibles afecciones del proyecto sobre este espacio natural.

Justificación de la alternativa adoptada.

En el estudio de impacto ambiental se justifican las necesidades de crecimiento del puerto de Castellón en base no solo a la demanda de los tráfico a corto plazo por parte de las industrias del polígono industrial del Serrallo, sino a los tráfico previstos por la Autoridad Portuaria de Castellón a medio y largo plazo, descritos en el anejo II de la presente declaración de impacto ambiental. Dicho crecimiento solo puede realizarse por la parte sur del puerto, dado que la franja costera presenta un uso industrial (El Serrallo) y además es un tramo de costa fuertemente erosionado, mientras que en la parte norte del puerto se encuentra la playa del Pinar, con un importante uso turístico y social. La ampliación por el sur implica, necesariamente, la construcción de obras de abrigo que, con la configuración actual, hacen las funciones de contradique del futuro puerto de Castellón.

Descripción del medio físico

Climatología.

La zona de actuación posee un clima del tipo mesotermal, con una temperatura media anual de 16,9 grados centígrados. La pluviosidad media anual es de 478 milímetros, con veranos secos y otoños lluviosos. Los datos medios de viento, según la estación de Puertos del Estado durante el período comprendido entre los años 1998 y 2000, muestran que el viento dominante es del nornoroeste y el reinante es del WNW seguido del NE.

Clima marítimo.

Los datos de oleaje exterior proceden de los registros de las bases de datos de Puertos del Estado, en especial el calculado en el punto WANA-2048039. Las direcciones de oleaje predominante son las del sector noreste-este y en segundo lugar las del sector sureste-sur. Aplicando a todos estos oleajes incidentes (sector noreste-sur) el modelo matemático de propagación MIKE-21 NS, se obtiene que los oleajes más frecuentes e intensos frente al puerto de Castellón son los de componente este (sector ENE-ESE)

Calidad atmosférica. Ruidos.

Los datos proceden de las estaciones automáticas de la Comunidad Valenciana situadas en Penyeta, Ermita y Grau en las que se determinan

los siguientes parámetros: dióxido de azufre, partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono y ozono. Se ofrecen las concentraciones medias de estos parámetros durante el período comprendido entre 1996 y 2001 pero no se valoran los resultados.

Para determinar los niveles de ruido preoperacionales se ha realizado una campaña de medidas, a cuyos resultados se ha aplicado la Ordenanza de Ruidos y Vibraciones de 1986 del Ayuntamiento de Castellón. Los resultados indican niveles relativamente altos, en determinados puntos de la zona de trabajo del puerto, que llegan a los límites estipulados, aunque en las zonas urbanas cercanas solo constituyen una fuente de ruido secundaria, ya que en estas áreas los ruidos predominantes proceden del tráfico local y ruido de fondo propio de la zona residencial.

Geología y morfología costera.

La zona de actuación se sitúa al borde del Maestrazgo, en una franja litoral ocupada por abanicos aluviales. Los materiales cuaternarios acumulados en el medio marino están representados por los depósitos de playa y un cordón litoral fósil que cerró las albuferas, hoy colmatadas. Los fondos marinos de la zona de actuación presentan un carácter bastante uniforme, aunque se distinguen dos capas diferenciadas. Un estrato superior formado por arenas y fangos de hasta 2,8 metros de potencia y un estrato subyacente hasta los 10 metros, formado por arenas y gravas con lentejones de conglomerados calcáreos conchíferos.

En el anejo II del estudio de impacto ambiental «Dinámica litoral» se describen las playas del entorno y la desembocadura del río Mijares.

Dinámica litoral.

El material que predomina en la costa del entorno de Castellón es un sedimento fino con un tamaño (D_{50}) inferior a 0,20 milímetros, lo que origina un perfil de playa muy aplacerado. El transporte sólido litoral neto tiene sentido norte-sur, motivo por el que las playas situadas al norte del puerto han ido acumulando sedimentos mientras que las situadas al sur se muestran erosionadas. La tasa de sedimentos procedentes del norte ha descendido en los últimos años como consecuencia de la regulación de los cauces, habiéndose realizado diversas actuaciones de estabilización en las playas de Benicassim y Oropesa, situadas al norte, que a su vez han provocado mayor descenso del transporte. Además de esta situación, el proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón», actualmente en ejecución, constituirá una barrera total al transporte sólido litoral, que antes de esta ampliación se estimaba en unos 10.000 metros cúbicos año, aunque se trataba de materiales finos no aptos para formación de perfiles de playa emergidos. Esta situación, contemplada en la declaración de impacto ambiental realizada con motivo del proyecto mencionado, ha condicionado a la Autoridad Portuaria de Castellón a regenerar la playa sur de Almazora (playa de Pla de la Torre), obras que están actualmente terminadas y que se complementarán hacia el norte con un proyecto de regeneración promovido por la Dirección General de Costas.

Calidad de las aguas.

Entre la desembocadura del río Mijares y las actuales instalaciones del puerto de Castellón existen 25 vertidos al mar, aunque la mayoría de ellos son efluentes de los drenajes de las tierras de labor, destacando la acequia de Fil y escurridor Sensal, ambos situados cerca del extremo sur del puerto de Castellón. Los vertidos no agrícolas que se han localizado son los siguientes: aguas de refrigeración de la Central Térmica, conducción submarina del núcleo urbano de la playa de Almazora, emisario submarino de aguas depuradas de la refinería BP Oil y canales perimetrales que recogen aguas de escurrentía de las parcelas ocupadas por las industrias de la zona.

Según datos facilitados por el departamento de Calidad de las Aguas de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat de Valencia, los valores de contaminación bacteriológica de la playa de Almazora no superan los valores límite (imperativos), aunque en la época estival se superan los valores guía en la parte norte de dicha playa (Ben-Afeli).

Para determinar la calidad físico química de las aguas se ha realizado una campaña, en la que se ha establecido una amplia malla, formada por 36 estaciones, que cubre una zona desde el norte del puerto de Castellón hasta el río Mijares, entre los 2 y 15 metros de profundidad. Como datos más destacables se menciona el aumento de temperatura cerca del vertido de la central térmica, la disminución de salinidad en las estaciones más cercanas a costa debido a los vertidos, valores de nutrientes relativamente altos en ciertas estaciones, alguno de los cuales sin explicación aparente, y una concentración de sólidos en suspensión muy alta en todas las estaciones (entre 24 y 67 miligramos por litro) lo que se explica por los temporales sufridos durante el mes anterior a la toma de muestras.

Caracterización de los sedimentos.

En el estudio se describen dos tipos de campañas de muestreo. Por una parte se han realizado campañas de vibrocócorer (42 sondeos) correspondientes al canal de entrada y a la dársena sur, en la que se han obtenido datos acerca de la composición granulométrica de la columna litológica y sus propiedades geotécnicas. Los resultados coinciden, a grandes rasgos, con los indicados en el apartado de geología, aunque con mayor detalle. Como conclusión se indica que las arenas detectadas se encuentran en el nivel superficial y con granulometría muy fina, lo que no las hace aptas para la alimentación de playas.

Por otra parte, se ha realizado una caracterización según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles». Para ello se han tomado 42 muestras superficiales en las que se han determinado la granulometría, la materia orgánica, los metales pesados y los policlorobifenilos. Después de aplicar el procedimiento de cálculo señalado en el punto 14 de las citadas Recomendaciones, se obtiene que los sedimentos a dragar pertenecen a la categoría II por su contenido en cadmio, cuya concentración media es de 1,22 miligramos por kilogramo de sedimento

Descripción del medio biótico

Flora y fauna terrestres.

El estudio de impacto ambiental contempla las formaciones vegetales de las unidades formadas por la playa del Pinar, la zona costera al sur del puerto, las playas de Almazora y la desembocadura del río Mijares.

La fauna descrita se circunscribe al entorno de la desembocadura río Mijares, especialmente la avifauna, destacando la presencia de especies amenazadas como la cerceta pardilla («*Marmaronetta angustirostris*») y el avetoro («*Botarus stellaris*»). Los datos bibliográficos aportados en el estudio de impacto ambiental se completaron con una serie de observaciones realizadas por toda la zona de estudio durante los días 9 a 12 de abril, en las que se constató la riqueza ornitológica de la desembocadura del río Mijares.

Flora y fauna marinas.

Se ha realizado una campaña para la caracterización bionómica de los fondos marinos comprendidos entre el contradique del actual puerto de Castellón y la desembocadura del río Mijares, y entre la línea de costa y la batimétrica -20 metros. También se ha tenido en cuenta la cartografía bionómica realizada con motivo de la ampliación norte del puerto de Castellón. Lo más destacable es la presencia de una franja de haces vivos de «*Posidonia oceanica*» entre las batimétricas -14 y 17 metros, aunque presenta una discontinuidad frente a la parte sur del puerto de Castellón, lo que ha propiciado que el canal de entrada a la nueva dársena sur se proyecte con esa orientación para evitar daños en las matas vivas de esta fanerógama. También existen grandes extensiones de mata muerta de «*Posidonia oceanica*» de hasta un metro de espesor, desde la profundidad de -6 metros hasta el dominio de la mata viva, con algunos manchones de «*Caulerpa prolifera*».

La fauna bentónica se ha recolectado mediante dragas apropiadas y la inspección se ha centrado en las especies macrobentónicas mayoritarias, concluyendo que los fondos sedimentarios corresponden a comunidades de Arenas Finas Bien Calibradas, aunque con diferente grado de desarrollo según la cercanía al puerto y a los vertidos.

Descripción del medio socioeconómico

El municipio donde se ubica la obra es el de Castellón, con una población de 139.712 habitantes según el padrón de 1999. El índice de paro de la población de derecho es del 2 por ciento y el nivel económico, o renta familiar disponible, es alto con una valoración de 7 sobre 10.

La flota pesquera de Castellón cuenta con 120 embarcaciones que abarcan prácticamente todas las modalidades de pesca utilizadas en el Mediterráneo, aunque se aprecia que el pulpo, el salmonete y la sepia son recursos importantes para la flota pesquera. De los datos aportados no se puede definir con exactitud que parte del caladero se solapa con la zona ocupada por las futuras obras, aunque ni la pesca de arrastre ni la de cerco se practican dentro de dicha zona.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio sobre la actividad económica del puerto de Castellón, la descripción de las playas del entorno, así como el paisaje en sus distintas unidades.

Afección al patrimonio cultural

Se ha realizado un exhaustivo estudio bibliográfico sobre los yacimientos (catalogados o no), a partir del que se ha localizado el yacimiento de Ben Afeli, formado por varios pecios del siglo I en adelante, y situado frente a la playa de Almazora sobre los 5-15 metros de profundidad. También se ha identificado un Área Arqueológica que comprende una vasta zona marina, cuyo extremo norte se sitúa frente al polígono de El Serrallo. A partir de estos datos se ha realizado una campaña de reconocimiento arqueológico sobre una zona de 220 hectáreas, consistente en una prospección geofísica mediante sonar de barrido lateral, filmación de transectos e inmersiones puntuales. Como resultado de esta prospección se han encontrado una serie de restos cerámicos pertenecientes, probablemente, al siglo XVI.

Identificación y valoración de impactos

Una vez descritas las acciones del proyecto e identificados los aspectos ambientales, tanto en la fase de construcción como de explotación, se identifican los impactos ambientales a través de una matriz de doble entrada, señalando si se trata de impactos poco significativos, significativos o muy significativos. Posteriormente, se describen y valoran los impactos sobre las corrientes marinas, la dinámica litoral, la calidad de las aguas, la calidad atmosférica, la desembocadura del río Mijares, las comunidades bentónicas y los recursos pesqueros, la arqueología, el paisaje y los aspectos socioeconómicos. La valoración realizada es de tipo cualitativo, describiendo y justificando cada uno de los efectos que componen cada impacto. Para aquellos impactos que son susceptibles de cuantificación, tales como erosión costera, dispersión de la turbidez durante el dragado, modificación del oleaje incidente, etc, se han utilizado modelos matemáticos de simulación mediante los cuales se materializan las condiciones futuras. Finalmente, se obtiene una matriz donde se resume la valoración del impacto sobre cada factor ambiental, obteniéndose una valoración entre Compatible y Moderada según el factor ambiental considerado.

Los resultados más relevantes de esta valoración indican que la nueva dársena Sur no supone cambio alguno sobre el transporte de sedimentos que proceden del norte, ya que éste es nulo. No obstante, al estar asentada dicha dársena sobre fondos arenosos, impedirá que estos se transporten hacia el sur y, aunque este material no es apto para la formación de plataformas emergidas, su eliminación del sistema litoral supondrá un déficit que se estima en 10.000 metros cúbicos por año para la fase inicial. La modificación del oleaje incidente causada por las obras de abrigo de la dársena Sur, repercutirá sobre una longitud de unos 1.400 metros al sur de dichas obras, aunque no afectará a la evolución de la playa de Almazora ni a la desembocadura del río Mijares. No obstante, episodios de fuertes temporales pueden conducir a una modificación de la barra de gravas existente en la desembocadura mencionada. Los efectos de la turbidez durante las obras de dragado serán prácticamente nulos sobre las praderas de *Posidonia oceanica* ya que la zona afectada quedará a unos 200-250 metros de distancia del borde de dichas praderas. La posible afección al patrimonio arqueológico se tendrá en cuenta durante el programa de vigilancia ambiental que se expone más adelante. Por último, se destaca el impacto positivo que tendrá la obra en relación con el empleo tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Medidas preventivas y correctoras

Entre las medidas preventivas y correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental se propone, en primer lugar, que la empresa contratista cuente con un «Sistema de gestión ambiental (SGMA)» con lo que se asegura la correcta gestión de residuos generados durante la obra, el buen funcionamiento de la maquinaria, etc. En cuanto a las medidas preventivas y correctoras concretas se destacan las siguientes: emplear sistemas de dragado que minimicen la turbidez; reducir la carga de sólidos en suspensión de los efluentes procedentes del relleno de los recintos; delimitar y señalar las zonas de trabajos marítimos; prolongar la canalización de la central térmica hacia cotas mayores y más alejadas de costa; analizar las posibilidades de las rutas de acceso a los buques que incidan menos sobre las praderas de «*Posidonia oceanica*»; utilizar las arenas dragadas aptas para regeneración en la alimentación de las playas de Almazora; diseñar los edificios de modo que actúen como pantallas acústicas, así como plantar pantallas vegetales con este fin y con el de minimizar el impacto paisajístico; y realizar un seguimiento arqueológico en la zona del pecio de Ben Afeli por si se produce un descenso en la potencia del estrato sedimentario que lo cubre. Este capítulo del estudio de impacto ambiental termina con un presupuesto indicativo de los costes de estas medidas.

Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental concluye con un programa de vigilancia ambiental en el que se ha tenido en cuenta el programa de vigilancia ambiental puesto en marcha con motivo de la ampliación norte del puerto de Castellón. Los aspectos más destacados incluidos en el citado programa son los siguientes: seguimiento de la evolución de la playa de Almazora y de la restinga litoral del río Mijares hasta la batimétrica de -10 metros; prospección arqueológica subacuática en la zona de actuación y banda de cautela mientras duren las obras, así como un control sobre el pecio de Ben Afeli para comprobar la evolución de la potencia del estrato sedimentario; caracterización granulométrica de los materiales de dragado con vistas a su posible utilización en la alimentación de las playas; control sobre la calidad de las aguas mediante seis estaciones distribuidas desde la playa del Pinar hasta la desembocadura del río Mijares; seguimiento de la evolución de la biocenosis marina, en especial la pradera de *Posidonia oceanica*, mediante filmación de transectos y estaciones de control; verificación de la evolución de las capturas de pesca; y controles sobre los niveles sonoros y calidad del aire.

ANEJO IV**Resumen de la información pública**

Durante el período de información pública, se presentaron las alegaciones que a continuación se relacionan:

Ayuntamiento de Almazora.
Iberdrola Generación S.A.U.
Asociación de Vecinos «Pla de la Torre».
Asociación de vecinos «Mos Quedem».

Un resumen del contenido ambiental de las mismas es el siguiente:

Ayuntamiento de Almazora.

Presenta un documento constituido por una introducción, las alegaciones al presente proyecto y un anejo formado por una copia de las alegaciones presentadas en su día al proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón», las cuales reitera y hace extensivas al presente proyecto, en especial las referentes a las condiciones históricas y a las consecuencias derivadas de la ejecución de las obras.

Tras mostrar su perplejidad con este nuevo proyecto de la Autoridad Portuaria de Castellón, expone, entre otras, las siguientes alegaciones: Estima que el proyecto representa la consolidación y ampliación del polígono industrial de «El Serrallo», lo cual repercute negativamente sobre la tradicional industria turística de la zona. El proyecto representa una barbaridad técnica, ecológica y socioeconómica por las repercusiones del mismo sobre la playa de Almazora, la desembocadura del río Mijares y las áreas norte de Burriana y no tiene en cuenta el desarrollo sostenible. Entiende que la actuación debería contemplarse en el contexto de la Ordenación General del Territorio y no en un ámbito local debido, entre otros motivos, al aumento del tráfico pesado y la implantación industrial. Por último, considera que las obras no deberían acometerse sin conocer las consecuencias del proyecto anterior «Ampliación del Puerto de Castellón» y sin realizar antes la completa regeneración de la playa de Almazora.

Iberdrola Generación S.A.U.

Realiza una serie de alegaciones ante la incidencia del proyecto sobre las instalaciones de Toma y Descarga de la Central Térmica y de Ciclo Combinado que dicha empresa tiene en el polígono de «El Serrallo». Dichas alegaciones consisten, básicamente, en que no se produzcan afecciones indebidas sobre las instalaciones señaladas, tanto durante la fase de construcción como de explotación de la Dársena Sur y que cualquier modificación de dichas instalaciones debe ser asumida por el promotor, incluso el abono del lucro cesante a que pudiera haber lugar por interrupción de la producción eléctrica a causa de las obras.

Asociación de Vecinos «Pla de la Torre» de Almazora.

Se opone directamente al proyecto basándose en que este proyecto agrava la situación prevista en el proyecto anterior «Ampliación del Puerto de Castellón», lo que conducirá a la degradación total de la playa de Almazora y a la afección del ecosistema marino y de las propiedades públicas y privadas. Así mismo, reitera las alegaciones hechas a propósito del proyecto «Ampliación del Puerto de Castellón».

Asociación de vecinos «Mos Quedem» de Almazora.

Presenta las siguientes alegaciones: Los aportes de sólidos a las playas al sur del proyecto se reducirán a cero y se destruirá «*Posidonia oceanica*»

y fauna marina. La calidad del agua se verá afectada gravemente al producirse un estancamiento por el bloqueo que suponen los diques de abrigo. La distancia entre el futuro dique y la plataforma flotante existente se verá reducida considerablemente, limitando el paso de las corrientes y sedimentaciones. El proyecto no ofrece información respecto a las carreteras de acceso ni las infraestructuras necesarias asociadas al volumen de mercancías en transporte rodado que se prevé para la construcción del puerto y su explotación.

Por todo lo anterior, se opone al proyecto ya que entiende que la calidad de vida se verá gravemente afectada.

7731

RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto construcción de una presa de regulación en el arroyo Regajo, en la cuenca del río Linares (La Rioja) de Aguas de la Cuenca del Ebro, S. A.

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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto construcción de una presa de regulación en el arroyo Regajo, en la Cuenca del río Linares (La Rioja) se encuentra comprendido en el Grupo 8, apartado g, del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Aguas de la Cuenca del Ebro, S. A., remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto, que tiene por objeto el abastecimiento de agua potable al pueblo de Igea, así como, secundariamente, mejorar la dotación de los regadíos existentes en los TT. MM. de Cornago, Igea y Rincón de Olivado, y cuyas tomas se realizan en el arroyo Regajo, consiste en la construcción de una presa de materiales sueltos de 44 m., de altura; 178 m., de coronación y una capacidad de embalse de 1,60 Hm³, así como la implantación de una conducción de 6.350 m., de longitud y diámetro 100 mm., en fundición dúctil. La actuación se complementa realizando una variante del camino forestal existente en un tramo de 2.165 m., de longitud y 5 m., de ancho.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, Consejería de Turismo y Medio Ambiente y Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes de la Comunidad Autónoma de La Rioja, Ayuntamiento de Cornago, S.E.O., ANARI, Colectivo Ecologista de Arnedo y El Cidacos, Colectivo Ecologista Riojano, Ecologistas en Acción y Asociación Naturalista de La Rioja.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente declara que no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la red «Natura 2000» porque las obras proyectadas no afectan a ningún Lugar de Importancia Comunitaria propuesto ni a ninguna Zona de Especial Protección para las Aves declarada.

La Consejería de Turismo y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja indica: 1) La presa objeto de la actuación, ubicada en el espacio MM-2 «Cuenca de Alhama y Sierras de Isasa-Yerga, no afecta a ninguna dehesa o masa de arbolado autóctono, ni a formaciones de ribera, por lo que es compatible con el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN). No obstante, para la extracción de los materiales necesarios en la construcción de la presa deberán tenerse en consideración los espacios protegidos por el PEPMAN.

En consecuencia, y analizadas las características de las actuaciones, la documentación ambiental presentada por el promotor, la sensibilidad del medio en que se pretende ubicar, y teniendo en consideración los criterios de selección contemplados en el Anexo III de la Ley 6/2001, que modifica al Real Decreto Legislativo 1302/1986, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que, por no verse impactos adversos significativos en su ejecución, es innecesario aplicar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental dispuesto en el Real Decreto 1131/1988 a las actuaciones definidas en el proyecto construcción de una presa de