

de agua cayendo por encima del labio del azud de modo que, cuando esta cota sea inferior a la requerida para el paso del caudal ecológico, enviará la señal al PLC de control y registro (autómata lógico programable) que a su vez ordenará el cierre automático de la compuerta. Por el contrario, mientras se mantenga el nivel de agua por encima del nivel de consigna, dará señal de apertura de la compuerta, pasando el agua al canal para ser turbinada. Esto implica las siguientes instalaciones en el azud, que se introducirán en una pequeña caseta de 4 x 2 m:

Central oleohidráulica de accionamiento de la compuerta.

Grupo motogenerador diesel de 15 KVA para alimentación eléctrica a control oleohidráulico, con un arranque automático por bajada de presión en la central oleohidráulica y/o para cargar las baterías.

Cuadro eléctrico/control, incluyendo PLC, baterías y elementos auxiliares de mando.

Placa solar para carga de baterías de alimentación de control, que tendrán como respaldo, además, el grupo motogenerador diesel.

El promotor presentará ante la Confederación Hidrográfica del Ebro la solución planteada quedando obligado a construirla en el plazo que le señale la resolución por la que, si procediera, se le otorgue la concesión. El dispositivo incluye un registro continuo de la información sobre el mantenimiento de los caudales fijados, que suministrará a la Confederación Hidrográfica del Ebro con la frecuencia que ésta le señale en la misma resolución.

La inspección y vigilancia de las obras e instalaciones, a los efectos del cumplimiento del condicionado de la resolución, tanto durante la construcción como en el periodo de explotación, quedará a cargo de la Confederación Hidrográfica del Ebro, sin perjuicio del ejercicio de las funciones concurrentes sobre la materia por parte del personal de vigilancia de la Junta de Castilla y León.

Para la mejor eficacia de las medidas adoptadas en relación con las afecciones medioambientales, el promotor procederá a una inspección quincenal de los elementos de la instalación, cuando ésta se halle en funcionamiento, estando obligado a cumplimentar con tal objeto y con la misma periodicidad un libro de control, previamente diligenciado por la Confederación Hidrográfica del Ebro, que quedará a disposición del personal de vigilancia de la Confederación Hidrográfica del Ebro y de la Junta de Castilla y León.

El incumplimiento de las condiciones esenciales o plazos de los condicionados de la resolución es motivo de caducidad.

297

RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía», de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

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 Vilagarcía, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 26 de diciembre de 2000.

A este respecto, cabe señalar que el proyecto se encuentra incluido en el anejo II, es decir, se someterá a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental. No obstante, la Autoridad Portuaria de Vilagarcía propuso que, debido a las singularidades de la zona, el citado proyecto fuese sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 al órgano ambiental de la Xunta de Galicia, así como también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 22 de abril de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Vilagarcía las respuestas recibidas.

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

Posteriormente fueron elaborados por la Autoridad Portuaria de Vilagarcía el Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto de la obra «Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía». Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el B.O.E. de fecha 20 de junio de 2003, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de septiembre de 2003, el Ente Público Puertos del Estado 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 la solución definitiva del proyecto Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía 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.

La alegación presentada durante el período de información pública se resume en el anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 15 de noviembre de 2003, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto «Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Materiales de dragado.

Conforme a lo que se indica en los capítulos 10 y 11 del estudio de impacto ambiental, antes de las obras de dragado se deberán aplicar las «Recomendaciones para la caracterización de los materiales a dragar en los puertos españoles», prestando especial atención a la caracterización y categorización de los sedimentos a dragar y, sobre todo, a los usos a que pueden estar sometidos estos materiales, así como a los estudios necesarios sobre la zona de vertido al mar o método de gestión.

A este respecto, cabe señalar que en la página 263 del estudio de impacto ambiental se indica que los materiales pertenecientes a la categoría II se confinarán y estabilizarán en la propia obra. Aunque este método de gestión propuesto es el ambientalmente más adecuado, no parece ser viable a la vista de los datos disponibles durante la información pública, ya que los resultados analíticos indican que todo el material pertenece a la categoría II por su contenido en cadmio y que, además, consisten en fangos con unos porcentajes de materia orgánica relativamente altos, características que, en principio, desaconsejan, geotécnicamente, su uso para el método de gestión propuesto. Por otra parte, si los materiales de dragado se vertieran en tierra tal y como se propone en la página 265 del estudio de impacto ambiental, se deberá aplicar la normativa de vertederos correspondiente.

2. Pantallas contra la dispersión de la turbidez.

Con objeto de que las pantallas referidas en el capítulo 10 del estudio de impacto ambiental sean efectivas, es decir, que impidan o minimicen significativamente la dispersión de la fracción fina hacia las zonas marisqueras, deberán disponer de un francobordo continuo y suficiente para que no sea rebasado fácilmente por el oleaje. Los paños de geotextil del

faldón deberán estar unidos al francobordo y entre sí, y se lastrarán convenientemente a lo largo de su borde inferior. Las pantallas se dispondrán de tal suerte que formen un recinto cerrado donde decante la mayor parte de la fracción fina.

3. Patrimonio cultural sumergido.

Se realizará la prospección subacuática y las medidas correctoras necesarias según los términos establecidos durante el período de consultas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

4. Elaboración de Planes Preventivos.

Se elaborará un plan de emergencia por derrames de acuerdo con lo señalado en el capítulo 10 del estudio de impacto ambiental. Así mismo, se elaborará un plan de gestión viaria que aglutine todas las medidas protectoras y correctoras indicadas en el precitado capítulo. Por último, el tráfico del ferrocarril se acordará con el Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa y se preparará un documento con las posibles medidas correctoras que sean factibles en el caso de que dicho tráfico ocasione más molestias que las predichas.

5. Programa de vigilancia ambiental.

Se aplicará el programa de vigilancia ambiental descrito en el capítulo 11 del estudio de impacto ambiental. No obstante, respecto al control sobre la calidad del agua en el entorno del puerto, se considera que las cuatro estaciones propuestas en dicho programa se sitúen respectivamente en los siguientes puntos: bocana del puerto, bateas más cercanas, parque de almejas de Carril y cerca de la isla de Cortegada próxima al puerto perteneciente al Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia. Por otra parte, con objeto de no gravar innecesariamente el programa de vigilancia ambiental, se considera razonable que los parámetros propuestos del grupo A y B de las «Recomendaciones para la caracterización de los materiales a dragar en los puertos españoles» a determinar en las aguas de la ría se reduzcan a aquellos cuyas concentraciones en los materiales a dragar hayan superado, en alguna muestra, el nivel de acción I asignado. En este sentido, la frecuencia semanal propuesta, se podrá reducir, dada la duración de las obras, a la mitad. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la Ley 8/2001 de la Xunta de Galicia. Este programa de vigilancia ambiental deberá contener, en su caso, el seguimiento del vertido al mar los materiales dragados conforme se indicó en la condición 1.

6. Documentación adicional.

La Autoridad Portuaria de Vilagarcía remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, del compromiso de elaborar, antes del inicio de las obras, los estudios y documentos establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental junto con la partida alzada correspondiente, además de los expresamente indicados en el estudio de impacto ambiental.

Los estudios y documentos referidos son los siguientes:

Caracterización, usos productivos y método de gestión de los materiales a dragar, citados en la condición 1.

Estudio arqueológico subacuático, indicado en la condición 3.

Plan de emergencia de derrames, plan de gestión viaria y propuesta de medidas correctoras relativas al paso del tren según lo expuesto en la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental definitivo, 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, 11 de diciembre de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

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 Calidad y Evaluación Ambiental (Xunta de Galicia)	X
Dirección General de Patrimonio Cultural (Xunta de Galicia)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Recursos Marinos (Xunta de Galicia).	X
Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo (CSIC)	—
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa	X
Organización de Productores Mexilon de Galicia (OPMEGA).	X
Ecologistas en Acción	—
Plataforma en Defensa da Ría de Arousa	—
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza (ADEGA) ...	—
Manuel Vázquez Fernández	—

Además de estas contestaciones, se recibió una de la Asociación de Vecinos «Outeiro» de Sobradelo.

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

La Dirección General de Costas indica que en la memoria resumen no se contempla la posibilidad de utilizar el material de dragado para alimentación de las playas próximas por lo que, para poder pronunciarse sobre esta posibilidad, es necesario realizar la caracterización de dicho material. Así mismo, considera que la afección medioambiental que puede esperarse es la derivada del tráfico marítimo que se origine y la alteración de los fondos marinos por lo que también es necesario hacer un estudio bionómico de dichos fondos.

La Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) comunica que no tiene sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, considera que en lo referente a la prolongación del vial ferroviario, es necesario realizar un estudio del impacto acústico. Los materiales de dragado que no vayan a ser reutilizados como relleno de las explanadas se verterán al mar conforme las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles» previos informes de los organismos competentes en pesca y calidad de aguas de la ría. Los dragados se realizarán por medios mecánicos y con bajas velocidades de corriente, preferiblemente en marea llanante. Se realizará un estudio de dinámica litoral que tenga en cuenta la prolongación del muelle del Ferrazo y el dragado del canal de entrada y el círculo de maniobra. Por último, indica que se deberá solicitar informe a la Dirección General de Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, considera que los materiales de dragado deben caracterizarse nuevamente conforme a las «Recomendaciones para la Gestión de los Materiales de Dragado en los Puertos Españoles». También estima que es necesario estudiar la afección a la dinámica marina de la zona, por cuanto se modifican los límites exteriores del puerto. Por último, considera necesaria la elaboración de un Plan de Vigilancia Ambiental detallado y que el calendario de las obras no solo se adecue al uso de las playas, sino también a los recursos marisqueros y de acuicultura.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, emite un informe en el que señala la necesidad de realizar una prospección arqueológica subacuática, de acuerdo con un proyecto autorizado por dicha Dirección General. Así mismo, señala que los resultados de la citada prospección deben remitirse también a la Dirección General con objeto de que ésta establezca las medidas correctoras que se consideren necesarias de modo que se incluyan en el estudio de impacto ambiental del proyecto.

El Instituto Español de Oceanografía (MCYT) sugiere que se realice una nueva caracterización del material a dragar y se estudien los efectos del dragado sobre los cultivos de mejillón próximos.

El Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa, acuerda hacer constar que por parte de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, se estudie la forma de evitar, en lo posible, la contaminación acústica y los problemas de tráfico que generará la nueva vía de ferrocarril, debiendo coordinarse con el Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa el horario de paso de los trenes.

La Plataforma en Defensa da Ría de Arousa, presenta un extenso escrito en el que tras manifestar algunos antecedentes, presentan once alegaciones, a pesar de tratarse del período de consultas y no del de información pública. No obstante, dado que durante el período de información pública prácticamente se reiteran las mismas alegaciones, se ha preferido resumir las mismas en el anexo IV de la presente declaración de impacto ambiental.

La Organización Productores Mexilón de Galicia (OPMEGA) presenta un extenso escrito que contiene una serie de alegaciones, seis documentos a modo de anejos y una amplia bibliografía. Los seis documentos son

los siguientes: proyectos en curso de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, planos del Plan Director y del Plan Estratégico del puerto (PDEP), fotografía aérea del puerto, recortes de prensa, planos de las explotaciones de los parquistas de Carril y un estudio, en gallego, realizado en 1999 por la Plataforma pola Defensa da Ría de Arousa, sobre la evaluación del impacto socio económico actual y potencial de la ría de Arousa. El resumen de las alegaciones presentadas durante esta fase de consulta, se expone a continuación. Primera, entiende que la documentación remitida es insuficiente, debiéndose aportar, como mínimo, la caracterización de los materiales dragados, el estudio de biosfera marina y el programa de vigilancia ambiental. Segunda, considera incorrecta la evaluación aislada del proyecto «Explanada de Servicio al Muelle Comercial», que fue objeto de Resolución por el Ministerio de Medio Ambiente, por cuanto esta obra es parte del PDEP. Así mismo, indica que el PDEP contiene más actuaciones que las descritas en la memoria resumen lo que significa un fraccionamiento de proyectos contraviniendo el Real Decreto Legislativo 1302/1986 y la Ley 6/2001 y haciendo referencia a la evaluación ambiental estratégica. También indica que muchos de los proyectos realizados por el puerto no han pasado por evaluación ambiental alguna. Tercera, realiza un análisis sistemático de la información contenida en la memoria resumen, indicando entre otros aspectos, que no se justifica con datos de tráfico portuario la realización de este proyecto, que la afirmación de que el uso primordial de la explanada sea para mercancía general no concuerda con la construcción de duques de alba para el atraque de graneles líquidos, potenciando aún más el terminal de hidrocarburos y de productos químicos, y que el trazado del ferrocarril transcurre junto a una zona de ocio y por calles de la ciudad. Cuarta, estima que las alternativas planteadas no se justifican debidamente sin aportar datos del volumen actual ni del previsto ni tener en cuenta el examen de otras alternativas tales como la racionalización del espacio. Quinta, la memoria resumen no hace referencia al grado de impacto ambiental del proyecto e indica los aspectos ambientales que deben estudiarse, así como los espacios naturales próximos. Sexta, considera que las medidas correctoras propuestas para el dragado son insuficientes y que debe elaborarse un programa de vigilancia ambiental. Séptima, considera que el procedimiento de «screening» es una aplicación defectuosa de la Directiva 85/337/CEE según sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas y, tras enumerar la normativa aplicable a este proyecto, considera que la totalidad del Plan Director debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Octava, en relación con la Directiva Hábitat (92/43/CE) señala que el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental especial, según el artículo 7 de la Directiva 79/409/CEE, regulada en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CE. En base a las alegaciones expuestas, la Asociación solicita que se justifique la necesidad de realización del proyecto, se contemplen otras alternativas, se aporten los distintos estudios ambientales, se realice la evaluación de impacto ambiental y se inicien los procedimientos de evaluación ambiental estratégica y de evaluación de impacto ambiental especial.

La Asociación de vecinos «Outeiro» de Sobradelo, expresa su oposición a que la Autoridad Portuaria de Vilagarcía siga ganando terreno al mar en el litoral de la parroquia de Sobradelo, donde se ubican los muelles Comercial, de Enlace y de Ferrazo, y a que estas actuaciones se hagan de espaldas a la población. En este sentido, plantea la posibilidad de que se cree una zona logística tierra adentro. Por último, a modo de conclusión, solicita los siguientes puntos, tres de los cuales son idénticos a los solicitados por la Plataforma en Defensa da Ría de Arousa: se incluya a la Asociación como parte del procedimiento; se abra una vía de negociación; se paralice la tramitación ambiental de las obras; se realice la tramitación ambiental de la ampliación global del puerto, sin fraccionar los proyectos, y que se extienda la consulta a la Agrupación de Mariscadoras de la Playa de Canelas (Sobradelo).

ANEXO II

Descripción del proyecto

La Autoridad Portuaria de Vilagarcía ha elaborado un Plan Director cuya primera fase contempla la realización de las siguientes obras:

- Explanada y prolongación de la línea de atraque del muelle del Ferrazo.
- Ampliación del muelle Comercial Oeste.
- Prolongación del vial ferroviario al muelle del Ferrazo.
- Explanada de servicio del muelle Comercial.

Todas estas obras se justifican por la carencia de superficie terrestre y de calados, así como por la necesidad de separar tráficos que actualmente utilizan el un mismo muelle, todo ello con la finalidad de potenciar el cabotaje de corta distancia (Short Sea Shipping) en el marco comunitario.

La evaluación del impacto ambiental de la última actuación de las cuatro señaladas antes, que básicamente consistió en ganar unos 23.000 metros cuadrados al mar, fue objeto de una Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente (BOE número 249, de 17 de octubre de 2002), por lo que no se describe en el presente anejo.

La explanada y prolongación de la línea de atraque del muelle del Ferrazo, consiste en la creación de una explanada, mediante terrenos ganados al mar, de unos 78.500 metros cuadrados. Dicha explanada estará flanqueada por muelles de cajones y por un dique en talud de escollera. Como alternativa se plantea la sustitución del cierre en talud de escollera por muelle de cajones, con lo que la longitud de nuevos muelles pasaría de 590 metros a 954 metros, es decir, 355 metros lineales más. El atraque de los muelles tendrá un calado de -13 metros. Para proteger la nueva explanada se prolongará el actual dique del Ferrazo en unos 70 metros mediante talud de escollera.

Los cajones, de 21,4 × 12,6 × 16,0 metros, se fondarán sobre una cama de escollera enrasada a la cota -13 metros. Sobre los cajones se construirá una viga cantil de hormigón, en la cual se fijarán los bolardos, con 75 toneladas de capacidad de tiro, y las defensas. Al final del muelle del Ferrazo se construirá una rampa Ro-Ro que dará servicio al muelle de Ferrazo 2. Los cierres laterales y la unión entre muelles se realizarán con hormigón sumergido o con cajones, quedando así perfectamente sellado el recinto de la explanada.

Para el relleno de la explanada se utilizará jabre hasta la cota +4 metros, rellenándose los últimos 1,5 metros con material seleccionado. Previamente al relleno, el trasdós de los cajones se realizará con todo uno recubierto de una lámina de geotextil que evitará la pérdida de finos durante el relleno con jabre.

La prolongación del dique del Ferrazo, se construirá con un núcleo de todo uno, recubierto con una capa de geotextil, una capa filtro y sendos mantos de escollera de 500 kilos y de 5 toneladas.

La ampliación del muelle Comercial Oeste consiste en desplazar 50 metros la línea de atraque actual, pasando de un calado de -7 metros a un calado de -12 metros. El terreno ganado al mar será de unos 12.500 metros cuadrados, quedando la superficie total del muelle Comercial Oeste en unos 30.000 metros cuadrados. La nueva línea de atraque se realizará mediante cajones, siendo el procedimiento constructivo similar al descrito para la ampliación del muelle de Ferrazo. La utilización de los nuevos muelles será para graneles sólidos (muelle Comercial) y mercancía general (muelle de Ferrazo).

La prolongación del vial ferroviario, desde el muelle del Ramal hasta el muelle del Ferrazo, tiene por objeto llevar este servicio a zonas de mayor calado y con mayores superficies terrestres, fomentando el transporte intermodal, además de ser una demanda de las empresas ubicadas en el nuevo muelle del Ferrazo. Las actuaciones de que consta esta obra son las típicas de una estructura lineal, transcurriendo todo el trayecto por una superficie plana y dentro de la zona de servicio del puerto.

Las obras de dragado necesarias consisten en los dragados de cimentación de los muelles, la profundización del canal de acceso y la creación de un círculo de maniobras, con un volumen total aproximado de 1.387.000 metros cúbicos. El método de dragado será por medios mecánicos. Según los ensayos geotécnicos los sedimentos están formados, de techo a muro, por los siguientes materiales: fangos negros, plásticos y cohesivos con potencia variable condicionada por el tráfico de buques; arenas de finas a gruesas constituidas por cuarzo, feldespato y restos bioclásticos, con una potencia entre 0,20 metros y 3,50 metros; gravas y bolos de naturaleza cuarcítica y matriz de arena; y sustrato hercínico de naturaleza arenosa limosa de plasticidad baja a media cuyo origen es la roca madre granítica infrayacente con potencias superiores a los 2 metros.

Estaba previsto que estos materiales se utilizaran como relleno en las obras portuarias, aunque también se indica que el punto de vertido al mar tiene las siguientes coordenadas: 42.º 24' 30" N y 09.º 02' 00" W, de lo que se deduce que al menos una parte del total a dragar se pensaba verter en mar abierto.

Según los últimos datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Vilagarcía a partir de los ensayos geotécnicos realizados en las zonas de actuación, se puede considerar que la capa de fangos llega a alcanzar hasta 12 metros de potencia. El desglose de la granulometría de los materiales a dragar es el siguiente:

- Fangos: 1.336.000 metros cúbicos.
- Arenas: 48.000 metros cúbicos.
- Gravas: 2.200 metros cúbicos.

De estos datos se deduce que, habida cuenta la mala calidad geotécnica de los materiales a dragar, la gran mayoría se verterán al mar.

El plazo de ejecución previsto para la finalización del conjunto de las obras es de unos seis años y medio según el siguiente desglose: Ampliación del muelle y explanada de Ferrazo 36 meses; Ampliación del muelle Comercial Oeste 24 meses; Vial ferroviario 18 meses.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

En el estudio de impacto ambiental se describe el inventario ambiental, se identifican y evalúan los previsibles impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos, se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras y se describe el contenido del programa de vigilancia ambiental a corto y medio plazo, valorándolo económicamente.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación.

Frente a las costas de Vilagarcía de Arousa se localizan las islas de Cortegada, Malveira Grande y Malveira Chica, Briás e Islote do Con, las cuales se encuentran dentro del Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia, declaradas por Ley 15/2002, de 1 de julio de 2002. Conforme un escrito de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia, los proyectos no afectan a ninguna zona incluida en la Red Natura 2000.

Estudio de alternativas.

En la documentación presentada únicamente se describen dos alternativas propiamente dichas para la ampliación del muelle Comercial Oeste. La primera de ellas, consistente en el desplazamiento de la línea de atraque, que ya ha sido descrita en el anexo II de la presente declaración. La otra alternativa consiste en la creación de una gran explanada de unos 120.000 metros cuadrados, que se formaría uniendo la rampa de Cavadelo y el muelle Comercial, para lo cual se necesitaría realizar un dragado de unos 550.000 metros cúbicos.

Las alternativas planteadas para la explanada y prolongación de la línea de atraque del muelle de Ferrazo se reducen a la sustitución del cierre en talud de escollera por muelles de cajones. Para el vial ferroviario no se plantea ningún tipo de alternativas.

Descripción del medio físico.

Climatología.

La temperatura media de los diez últimos años, según los datos de la estación meteorológica de Castrove, es de 13,9 grados centígrados con valores máximos de unos 30 grados centígrados y mínimos de 0 grados centígrados aproximadamente. La pluviosidad es alta, situándose la media anual entre unos 2.000 y 2.600 litros por metro cuadrado. En el estudio de impacto ambiental se ha calculado además el diagrama ombrotérmico, la evotraspiración potencial y los parámetros ecológicos relacionados con la pluviosidad y temperatura. Por otra parte, los vientos más frecuentes son los templados y húmedos del oeste. La velocidad media anual es de 3,3 metros por segundo y los períodos de calmas son de un 18 por ciento.

Geología e hidrogeología.

La zona pertenece al conjunto de granodiorita de Caldas de Reyes, configurándose como un granito tardío poshercínico. El único curso de agua de entidad es el río Umia, localizado al norte de Vilagarcía de Arousa. Otros ríos de menos importancia son el Con y el Lomba. El material hidrogeológico más importante son los depósitos recientes, coluviales y aluviales, siendo estos últimos mas disponibles aunque de poco espesor.

Clima marítimo.

El estudio de clima marítimo procede de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía. La caracterización direccional del oleaje se ha realizado a partir de las observaciones visuales almacenadas en el banco de datos del CEPYC, aunque también parece desprenderse que se han utilizado registros instrumentales procedentes del área III. Después de calcular los regímenes medios y extremal, se aplica el modelo numérico REFDF10, desarrollado en el CEPYC, para calcular la propagación del oleaje hasta las proximidades del puerto de Vilagarcía, obteniéndose que el oleaje de alta mar no penetra en la ría de Arousa con la entidad suficiente como para generar un nivel de agitación significativo en su interior. Sin embargo, dadas las dimensiones de la ría de Arousa y su geomorfología, debe tenerse en cuenta el oleaje local generado en la ría. Los vientos que pueden dar lugar a este tipo de oleaje son los procedentes del WNW, W y WSW, con unos fetch de alrededor de 8 kilómetros. Con estos datos se ha calculado la agitación en el interior del puerto, mediante el modelo matemático S21MK8.

Como resultado se obtiene que para la dársena 2 son necesarios vientos de 45 kilómetros por hora para superar la agitación máxima compatible con la operatividad portuaria (período de excedencia). No obstante, se indica que para la cuantificación de los períodos de excedencia en las distintas dársenas y muelles es necesario conocer perfectamente la distribución de vientos en la zona de estudio.

Dinámica litoral.

El estudio de dinámica litoral realizado en el estudio de impacto ambiental consiste básicamente en determinar el impacto que producirá la ampliación del puerto de Vilagarcía sobre la hidrodinámica del entorno. Para ello se ha aplicado el modelo matemático MIKE 3 tanto en la situación actual como en la futura que, según se deduce de la información suministrada, fundamentalmente consiste en la ampliación del muelle y dique de Ferrazo. Para la simulación se ha tenido en cuenta la batimetría de la ría (carta náutica), la carrera de de marea (período comprendido entre el 1 y el 4 de febrero de 2000), una temperatura del agua de 13 grados centígrados y el aporte de agua del río Ulla estimado en 130 metros cúbicos por segundo. Como resultado se obtiene que la ampliación no tendrá efectos significativos sobre el régimen de circulación del agua tanto a nivel de toda la ría como en el entorno del puerto de Vilagarcía. Estos resultados eran de esperar ya que la ampliación proyectada se realiza en la cara opuesta al actual dique de Ferrazo.

Calidad de las aguas marinas.

Para la caracterización de las masas de agua del interior del puerto de Vilagarcía, se expone una tabla con los resultados del estudio de biosfera marina realizado por Tecnoambiente S.A. en enero de 2001, con motivo del proyecto «Ampliación del puerto de Vilagarcía», proyecto que finalmente no se llevó a cabo, ya que en lugar se realizó el proyecto «Explanada de servicio del muelle Comercial».

Caracterización de los sedimentos.

El estudio de la caracterización de los sedimentos incluido en el estudio de impacto ambiental procede, por una parte, del estudio señalado en el apartado anterior y, por otra, del estudio geológico realizado por Petisa, en septiembre de 2002, con motivo de la ampliación del muelle de Ferrazo. Únicamente se ofrece una tabla con los resultados obtenidos en las doce estaciones muestreadas en el estudio de biosfera marina realizado por Tecnoambiente S.A., en el que no se determinaron metales pesados.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Vilagarcía ha suministrado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sendos informes del CEDEX, realizados en el año 2001, relativos a la caracterización de los sedimentos efectuada con objeto de la ampliación del muelle comercial, actuación que no se va a llevar a cabo y que era una de las alternativas previstas, según se expresó anteriormente. La actuación citada ocupaba una zona de unos 120.000 metros cuadrados con un volumen de dragado de unos 550.000 metros cúbicos. El primero de los informes, en el que se analiza un total de 20 muestras de sedimentos superficiales, concluye que los sedimentos están ligeramente contaminados por cadmio, por lo que pertenecen a la categoría II, es decir se pueden verter al mar bajo condiciones controladas y recomienda que se adopten medidas preventivas durante el dragado similares a las utilizadas en otras actuaciones en esa zona. También se indica la relativamente alta concentración de materia orgánica, la cual parece deberse a los cercanos cultivos marinos. El segundo informe contiene, entre otros aspectos, la caracterización de los sedimentos profundos, la cual se realizó con unos testigos procedentes de sondeos geotécnicos, resultando seleccionados ocho testigos y un total de 16 muestras. En las conclusiones se indica que los sedimentos profundos siguen estando ligeramente contaminados por cadmio, así como por materia orgánica, por lo que todo el material a dragar se puede considerar de categoría II. Además se recomienda que durante el programa de vigilancia ambiental se determine en la columna de agua el cadmio, la depleción del oxígeno disuelto y el control de la pluma de turbidez.

Punto de vertido al mar.

El punto seleccionado de vertido al mar de los materiales de dragado, corresponde a una zona anteriormente utilizada para el vertido de los materiales dragados en el canal de acceso al puerto de Vilagarcía, en una zona próxima al muelle de Ferrazo, en el año 2000. Dicho punto tiene de coordenadas 42.º 24' 30" N y 09.º 02' 30" W y está situado a la altura de la isla de Sálvora, a una profundidad de 60 metros. En la caracterización de la zona previa al vertido de los materiales antes señalados, se obtuvo un contenido medio de materia orgánica en torno al 4 por ciento y un porcentaje de carbonatos entre el 0 y 10. No obstante, en el estudio de impacto ambiental se señala que dichas condiciones han debido de variar en función del vertido antes indicado, cuyas características químicas se

adjuntan en una tabla. Respecto a la caracterización del agua se adjunta una sucinta tabla de las variables obtenidas en la campaña preoperacional del estudio realizado con motivo del «Control y vigilancia medioambiental de las obras de dragado del canal de acceso al puerto de Vilagarcía», de la que se destacan los valores de materia en suspensión, con 11,1 miligramos por litro, la turbidez, con 2,3 unidades nefelométricas de turbidez, y el disco de Secchi, con una visibilidad de 6 metros.

Calidad sonora.

Se ha realizado una campaña para determinar el nivel sonoro. Las medidas se realizaron el 12 de marzo de 2003, en horario diurno, en quince puntos situados a lo largo del borde marítimo del puerto de Vilagarcía, resultando que la calidad sonora actual en la zona muestreada es baja.

Además de estos estudios, se ha analizado la calidad del aire, la edafología y la vegetación y usos del suelo.

Descripción del medio biótico.

El estudio de impacto ambiental contiene los siguientes dos apartados referidos al medio biótico.

Comunidades del medio marino.

Los datos que se aportan consisten en un sucinto resumen del estudio de la biosfera marina realizado por Tecnoambiente S.A. en enero de 2001. En dicho estudio se muestrearon 20 estaciones mediante draga Van Veen, determinándose el macrobentos. Los resultados muestran que el grupo de los poliquetos destaca sobre los restantes, en cuanto a riqueza y diversidad específicas, densidad y abundancias relativas, seguido por el grupo de los moluscos. No se menciona la presencia de especies con alguna figura de protección.

Fauna terrestre.

El estudio de la fauna terrestre se reduce a la relación de especies de avifauna elaborada por la Sociedade Galega de Historia Natural (1995), indicando si crían en zona, y si se encuentran incluidas en algún anexo de los Reales Decretos 439/1990 y 1997/1995 respectivamente.

Descripción del medio socioeconómico.

Paisaje.

La metodología de estudio se ha basado en la definición y valoración de las siguientes Unidades de Paisaje: Urbano y portuario, rural, litoral suave y lámina de agua. Las características estudiadas son la calidad visual, la fragilidad visual y la originalidad, con valores del 1 al 5. Como resultado se obtiene que la lámina de agua alcanza el valor ecológico más alto (4) seguido por el litoral suave (3).

Estudio socioeconómico.

El estudio de impacto ambiental contiene una pormenorizada descripción del empleo, bienes y servicios existentes en el ámbito territorial del proyecto. Los datos que se juzgan más relevantes de este estudio, se exponen a continuación. El proyecto se desarrolla en el municipio de Vilagarcía de Arousa, ubicado en la comarca del Salmés. Consta de 13 parroquias, de las que destacan por el número de habitantes Vilagarcía (14.435) y Sobradelo (3.411) con un total de habitantes de 33.496 censados en el año 2001, de los cuales, según datos de setiembre de 2002, 2.065 se encontraban en paro. Las principales actividades económicas están relacionadas con el turismo, el comercio, el mar y la construcción, destacándose al abandono acelerado del sector agrario.

Estudio pesquero.

Las cofradías existentes en la zona son las de «Santiago Apóstol» (Carril) y la de «Virgen del Rosario (Vilaxoán)». La flota artesanal se cifra en 135 embarcaciones y la de bajura en 7 embarcaciones. Las explotaciones marisqueras se centran en dos polígonos (A y B), que agrupan los antiguos polígonos A al I, con un total de 598 puntos de fondeo o cuadrículas ocupados por 476 bateas. La zona cuenta con tres depuradoras que suponen el 11 por ciento de la facturación global de la comarca. En el estudio de impacto ambiental se indica que no se han obtenido datos socioeconómicos de los recursos pesqueros explotables, ya que dicha información no fue remitida por las cofradías consultadas antes de la finalización del estudio.

Identificación y valoración de impactos.

Una gran parte del estudio de impacto ambiental está dedicada a la descripción y valoración de impactos, la cual se ha realizado para cada alternativa considerada (tipología de dique y ampliación del muelle Comer-

cial) y para cada actuación concreta (vial ferroviario y vertido al mar de los dragados). La metodología utilizada esta basada en el método propuesto por Vicente Conesa en 1995. Para la selección de los parámetros y el peso de los mismos, se ha utilizado el método Delphi, es decir, en realizar consultas a expertos en los diferentes temas. Tras identificar los impactos a través de una matriz de doble entrada, se aplica un algoritmo que pondera los atributos de los impactos sobre cada aspecto ambiental (aire, ruido, agua, bentos, recursos pesqueros, etc), además de sobre el nivel de empleo, la actividad económica y las comunicaciones, los cuales, obviamente, producen impactos positivos.

En el capítulo 9 del estudio de impacto ambiental se ofrece un sucinto resumen de los resultados de la evaluación, concluyendo lo siguiente: la ampliación del muelle del Ferrazo mediante cajones es más favorable que la de talud de escollera, siendo los impactos negativos más acusados los relativos al dragado y al relleno; la prolongación del muelle Oeste presenta los mismos impactos negativos, resultando como más favorable la que ocupa menor superficie de agua marina; la prolongación del vial ferroviario se considera que tendrá un impacto bajo sobre el medio ambiente, habida cuenta que ya existe tren, que el trazado transcurre por zona portuaria y que la frecuencia del paso de los trenes es baja; por último, el vertido al mar de los materiales dragados se considera negativo compatible, ya que la zona propuesta se ha utilizado con anterioridad. Como conclusión, la construcción y explotación de las obras prevista se considera compatible con el normal desarrollo de los procesos ambientales del entorno, siempre que se tomen las medidas preventivas y correctoras necesarias.

Medidas protectoras y correctoras.

Las medidas protectoras y correctoras se presentan a modo de fichas para las fases de construcción y explotación. De entre todas las medidas correctoras propuestas cabe destacar las siguientes: establecimiento de un Plan de Emergencia para intervenir y reparar daños en caso de derrame accidental al mar; realización de dragados cuando la velocidad de las corrientes mareales sea baja y preferiblemente en marea llenante; utilización de dragas mecánicas rodeadas de barreras de geotextil; caracterización del material a dragar; alimentación de playas con el material dragado que sea apto para tal fin; confinamiento en la propia obra de los materiales de dragado de categoría II; seleccionar una zona de vertido al mar para el resto de los materiales cuyos fondos sean granulométricamente parecidos, además de otras consideraciones ambientales previstas en las «Recomendaciones para la gestión de los materiales dragados en los puertos españoles» (RGMD); potenciar la contratación de mano de obra local; calendario de dragados en función de épocas de baño, pesca o marisqueo; horario de trenes en coordinación con el Ayuntamiento; realización de campañas de medición de ruidos si se producen quejas durante el paso de trenes; la red de saneamiento de las nuevas instalaciones se conectará al alcantarillado municipal y se controlarán las poblaciones de ratas e insectos.

Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental propone el programa de vigilancia ambiental que se desarrollará durante las fases de construcción (corto plazo) y explotación (medio plazo) de las obras. Entre otros aspectos, el programa a corto plazo contiene el control del nivel sonoro durante la fase de ejecución con periodicidad semestral o cuando se produzcan quejas, la aplicación de las Recomendaciones (RGMD), señaladas antes, para el vertido al mar de los materiales dragados y el establecimiento de tres estaciones en el entorno de los polígonos de bateas y zonas de marisqueo, contrastando los resultados obtenidos con los valores del anejo II de la Ley 8/2001 de la Xunta de Galicia.

A medio plazo, una vez finalizadas las obras y durante un período de dos años se controlarán, entre otros aspectos, la calidad sonora y la calidad del agua marina, se elaborará un condicionado ambiental y se realizará una auditoría ambiental.

El presupuesto estimado del programa de vigilancia ambiental propuesto es de unos 103.000 euros, IVA incluido.

Así pues, el estudio de impacto ambiental del proyecto «Actuaciones del Plan Director del Puerto de Vilagarcía» ha analizado el medio físico, biológico y el socioeconómico, contemplando todos los factores ambientales que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

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

ANEXO IV

Resumen de la información pública

La única alegación presentada es la de la Plataforma en Defensa de la Ría de Arousa (PDRA), la cual ya había presentado un escrito de alegaciones durante el período de consultas. El contenido de esta última alegación se resume a continuación.

En primer lugar manifiesta que la PDRA presentó en su día alegaciones en los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente denunciando la inexistencia de evaluaciones ambientales de los Planes Director y Estratégico del puerto de Vilagarcía, así como del Plan de Utilización de Espacios Portuarios. También señala que realizó una demanda en contra de la Resolución del Ministerio de Medio Ambiente sobre el proyecto Explanada de Servicio al Muelle Comercial por considerar que dicho proyecto era una parte incluida en los Planes Director y Estratégico del puerto. Por último, manifiesta que el Plan Director contempla dos fases, de las cuales solo la primera se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, lo que considera que es un fraccionamiento de proyectos.

A continuación formula las siguientes alegaciones. Primera, el estudio de impacto ambiental no contempla la segunda fase del Plan Director. Segunda, debido a la magnitud del Plan Director, son exigibles unos motivos, planificación y estudios que no se han expuesto con la profundidad debida. Tercera, existen zonas libres en el recinto portuario, habiéndose destinado algunas de ellas a usos comerciales por lo que no se justifica la ampliación a base de ganar terrenos al mar. Además, en la documentación presentada no aparece una Zona de Actividades Logísticas ubicada en tierra firme. Cuarta, el modelo de puerto que se impulsa es de tipo industrial, con un importante aumento previsto del tráfico de hidrocarburos y productos químicos, cuando la voluntad mayoritaria de la sociedad de la ría de Arousa en potenciar su actividad marisquera, pesquera y turística. Como alternativa al tráfico de hidrocarburos, plantea la posibilidad de construir un oleoducto y un puerto especializado donde está la refinería. Quinta, el estudio de impacto ambiental presenta limitaciones y falta de rigor en casi todos los aspectos ambientales afectados por el proyecto, justificando esta afirmación con un informe pormenorizado de todas las deficiencias encontradas en el citado estudio. Quinta (bis), es necesario que se sometan a una evaluación ambiental estratégica los desarrollos portuarios contenidos en el Plan Director de la Autoridad Portuaria y en el Plan Estratégico del Puerto (PDEP). Sexta, el estudio de impacto ambiental no contiene un estudio de corrientes marinas que ponga en evidencia la afección de las obras sobre los cultivos marinos y los espacios naturales protegidos. Séptima, la intención de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de evaluar ambientalmente cada uno de los proyectos parciales, pretendiendo evitar el efecto acumulativo de los mismos, es contraria a la legislación vigente. Octava, el vial ferroviario representa un peligro para la población por transcurrir sobre una zona urbana de ocio muy transitada y por implicar la posibilidad de que se transporten mercancías peligrosas a través del núcleo urbano. Novena, un alto porcentaje de los buques que circulan por el puerto tienen más de 15 años de antigüedad y uno de cada tres enarbola una bandera de la lista negra del Informe Anual del Memorando del Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto. Décima, la documentación presentada, además de adolecer de importantes defectos y limitaciones, no incluye la documentación relativa a los estudios que se citan, a los que se ha tenido acceso de lectura pero no se ha facilitado copia. Undécima, todas las actuaciones previstas en el Plan Director han sido incluidas con anterioridad en el plan de inversiones 2002-2006 aprobado en junio de 2002, lo que supone una política de hechos consumados. Duodécima, el estudio de alternativas no se puede considerar como tal puesto que sólo incluye la tipología constructiva para una misma actuación. Trigésima, no se identifican ni evalúan los efectos ambientales previsibles de las dos fases del Plan Director sobre la seguridad y calidad de vida de los habitantes de Vilagarcía, Sobradelo y Vilaxoán. Por todo lo anterior, suplica que; se incluya a la Asociación como parte del procedimiento; se le aporten los documentos referidos en la memoria resumen y en el estudio de impacto ambiental; se paralice la tramitación ambiental de las obras; se realice la tramitación ambiental de la ampliación global del puerto, sin fraccionar los proyectos; y que la declaración de impacto ambiental sea negativa y se obligue a la Autoridad Portuaria de Vilagarcía a someter a evaluación de impacto ambiental la totalidad del Plan Director.

298

RESOLUCIÓN de 12 de diciembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de la línea eléctrica a 400 kv Balboa-Frontera portuguesa (provincia de Badajoz), promovido por Red Eléctrica de España, 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 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 de 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 promotor Red Eléctrica de España, S.A. (R.E.E.) remitió con fecha 5 de octubre de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de construcción de la línea eléctrica a 400 kV Balboa-Frontera portuguesa que discurre por la provincia de Badajoz.

El proyecto promovido por R.E.E. consiste en la construcción de una línea eléctrica aérea de 440 kV de aproximadamente 40,5 km de longitud que permitirá reforzar la interconexión eléctrica con Portugal, partiendo desde la subestación de Balboa (Jerez de la Frontera, Badajoz).

Con fecha 25 de octubre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, inició un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto. Fueron consultadas un total de 32 entidades, entre las que se incluyen entidades de la Administración Estatal y Autonómica, ayuntamientos comprendidos en el área de estudio, centros de investigación y asociaciones, entre ellas ecologistas. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el Anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 21 de febrero de 2002, remitió al promotor las respuestas recibidas, indicando la opinión del órgano ambiental con respecto a los aspectos más significativos que debían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15 del Reglamento, se sometió conjuntamente a trámite de información pública el proyecto de trazado de la línea eléctrica y su correspondiente estudio de impacto ambiental, en la provincia de Badajoz.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de junio de 2003, el Área de Industria y Energía de la Subdelegación de Gobierno en Badajoz, 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.

Con fecha 19 de junio de 2003, el promotor remitió el documento «Informe de las Afecciones del proyecto sobre el Patrimonio Histórico y Cultural» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Los aspectos más destacables del proyecto y del estudio de impacto ambiental se resumen en el Anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del proyecto y del estudio de impacto ambiental se acompaña como Anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/88, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 12 de diciembre de 2003, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación se considera que el proyecto es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones: