

**ANEXO****Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto**

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Costas .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación y Medio Ambiente del Gobierno Vasco.....	X
Ayuntamiento de Santurtzi.....	-
Ayuntamiento de Zierbena .....	X

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente señala que la red ferroviaria a construir se ubica íntegramente dentro de la zona portuaria, y sirve a un proyecto que ya fue objeto del procedimiento de evaluación de impacto ambiental mediante la preceptiva declaración de impacto ambiental publicada en el BOE de 13 de julio de 1992.

Considera que la afección medioambiental que puede esperarse del proyecto en cuestión, no está relacionada con las competencias de esa Dirección General por lo que no presenta objeciones al mismo.

La Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco manifiesta que de conformidad con la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, el proyecto promovido por la Dirección General de Ferrocarriles únicamente se encontrará sometido al previo procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando afecte a suelo no urbanizable, puesto que la actuación propuesta supera los 2 km de longitud.

Considera, sin perjuicio de lo anterior, que durante la ejecución de las obras previstas en el proyecto de referencia deberán adoptarse una serie de medidas protectoras y correctoras entre las que destacan: control del arrastre de vertidos u otras sustancias contaminantes que incidan negativamente sobre las aguas portuarias; gestión de los residuos generados en las diferentes labores; almacenamiento temporal en recipientes adecuados de los aceites usados y cualquier otro tipo de residuo peligros; control para que no se produzca dispersión de contaminantes en el medio receptor por parte de los sobrantes de excavación destinados a su depósito como «relleno»; limpieza rigurosa del área una vez finalizada la obra, etc.

El Ayuntamiento de Zierbena indica que las principales afecciones medioambientales vienen generadas por los trabajos de ampliación de los muelles que ya tienen su preceptiva declaración de impacto ambiental, por lo que no es necesaria una nueva declaración para el proyecto de accesos ferroviarios.

Considera que sería preciso elaborar y aprobar por la administración competente un estudio que contemple los efectos medioambientales y de otra índole que la propuesta pudiera producir, con establecimiento de medidas correctoras o condiciones de implantación y funcionamiento precisas, en las que se incluyan los previsibles efectos sonoros sobre los núcleos habitados. Asimismo, debería contemplarse o preverse la ejecución de infraestructuras básicas de carácter lineal (suministro de agua, telefonía, electricidad, etc), en paralelo a los accesos planteados.

Por último el Ayuntamiento solicita a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental copias de los informes y documentación que los solicitantes presenten, referentes a las sugerencias propuestas en este informe, así como notificación de los términos y resoluciones finales que se establezcan en el presente procedimiento, a los efectos oportunos.

**6838**

*RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Prolongación del muelle norte de Izar, Puerto Real», promovido por Izar Construcciones Navales, 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 establece 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 Prolongación del muelle Norte de Izar, Puerto Real se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Cualquier cambio

o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente», del anexo II del Real Decreto Legislativo antes referido.

Con fecha 23 de septiembre de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria resumen del citado proyecto, que incluía sus características y ubicación, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Prolongación del muelle Norte de Izar, Puerto Real, se justifica por la necesidad de disponer de una mayor longitud de atraque para liberar el trabajo realizado en el dique seco, aumentando así la producción final del astillero. El proyecto consiste en la prolongación del actual muelle Norte en unos 204 metros, al cual irá adosada una explanada de unos 50 metros de ancho, donde se ubicarán los equipos necesarios para el armamento final de los buques construidos en el dique seco.

Para la construcción del muelle se ha optado finalmente por una solución tipo pilotes, debido fundamentalmente a que es la que mejor se adapta técnicamente al terreno, ya que existen paleovaguadas. La superficie adosada al muelle ocupa una superficie de unos 10.000 metros cuadrados y supone un relleno de todo-uno de 144.000 metros cúbicos aproximadamente. Dichos materiales procederán de las canteras de la sierra de San Cristóbal, cuya naturaleza es calizo-arenisca, y serán cribados antes de su vertido al mar para limitar el contenido de finos. El volumen del dragado, necesario para la ejecución del proyecto, se estima en unos 67.500 metros cúbicos de fangos pertenecientes a la categoría I según los análisis realizados con motivo del dragado general de la dársena ejecutado en el año 2002, conforme las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles». Todo el material dragado se verterá al mar, en el lugar que indique Capitanía Marítima, siendo la distancia presupuestada en el proyecto de entre 12 y 14 millas náuticas, lo que en principio, permite llegar a zonas situadas en fondos de 30 o más metros.

En la documentación presentada se incluye, además, una breve descripción de los impactos sobre el medio, concluyendo que el proyecto, al realizarse en el interior de una dársena, no supondrá más que una incidencia puntual y sus efectos no trascenderán apenas los límites de la actuación. En lo referente al patrimonio arqueológico, se indica que con motivo del dragado general antes referido, se realizó el control establecido en la normativa que le es de aplicación.

Con posterioridad a la memoria resumen, se recibió el estudio denominado «Estudio básico de dinámica litoral del área afectada por la modificación del muelle Norte en la dársena de IZAR, Puerto Real (Cádiz)» realizado por Ingenieros y Técnicos Consultores S.L. (I.T.C.), concluyendo que los efectos del proyecto sobre el hidrodinamismo y la dinámica litoral se pueden considerar como nulos.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento), Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía), Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía), Consejería de Cultura (Junta de Andalucía), Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Instituto de Investigaciones Pesqueras (CSIC), Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía (CSIC), Ayuntamiento de Puerto Real, Ayuntamiento de Cádiz, Cofradía de Pescadores de Cádiz, Ecologistas en Acción y Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas.

La Dirección General de Costas no presenta objeciones al proyecto, aunque indica que habría que conocer con más detalle la composición de los materiales a dragar y, en su caso, buscarles un destino más útil, en la regeneración de playas, que el vertido al mar.

La Dirección General de la Marina Mercante indica que el procedimiento para el vertido al mar de los materiales de dragado no es correcto por cuanto debe cumplir con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previa caracterización según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles».

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, considera que, según la normativa de la Comunidad Autónoma, no se exige que el proyecto deba someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El informe remitido por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz, corrobora el escrito y añade que los terrenos afectados por el proyecto no se encuentran incluidos en el Inventario de espacios naturales protegidos.

La Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía, no tiene inconvenientes para la realización del proyecto, aunque manifiesta que le sea comunicado el punto de vertido de los materiales dragados.

La Consejería de Cultura considera que a pesar de que la última actuación llevada a cabo en la dársena de IZAR no confirmaba la presencia de restos arqueológicos hasta la batimétrica de 7 metros, y dado que el dragado proyectado es hasta la batimétrica de 8 metros, debe realizarse un control quincenal por técnico especialista en arqueología subacuática que deberá presentar el correspondiente proyecto ante la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de Cádiz.

El Instituto Español de Oceanografía señala que no tiene observaciones que realizar al respecto.

El Ayuntamiento de Puerto Real, tras considerar el informe del Director del Servicio de Medio Ambiente, estima que se deben estudiar los efectos sinérgicos de la ampliación de los muelles de la zona, en especial el de la prolongación Sur del muelle de la Cabeza. Dichos efectos deben considerar, entre otros aspectos, la afeción de los depósitos sedimentarios sobre la roca ostonera y la colmatación del caño del Trocadero.

La Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN), considera que el proyecto debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por cuanto está localizado en el área de influencia de una zona ZEPA y RAMSAR. El estudio de impacto ambiental debería considerar los efectos sobre la dinámica sedimentaria y la dinámica litoral, así como los impactos del vertido del material dragado. Por último, considera que se debería tener en cuenta la pérdida de lámina de agua en la bahía de Cádiz como consecuencia de todas las obras que se están llevando a cabo en las últimas décadas.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente, a la vista del informe emitido por la Dirección general de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 18 de marzo de 2004, considera que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Prolongación del muelle Norte de IZAR, Puerto Real. Los principales motivos que han llevado a tomar esta decisión son los siguientes:

El proyecto no modifica substancialmente la configuración del puerto de la Bahía de Cádiz en general ni el de la Cabeza en particular, restando las obras dentro de las aguas interiores de la dársena de IZAR.

Según el estudio de dinámica litoral, los efectos sobre la dinámica litoral pueden considerarse nulos. En este sentido, las consultas realizadas al respecto a los organismos competentes en la materia no tienen objeciones al proyecto.

Las afecciones a los espacios naturales cercanos se consideran nulas por cuanto dichos espacios están alejados de la zona de actuación.

Respecto a la acumulación con otros proyectos, cabe señalar que, con fecha 21 de octubre de 2003, se emitió por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente la Resolución sobre el Proyecto «Ampliación y modificación de los muelles de Dragados Offshore, S. A.», también ubicado en la zona de La Cabeza. No obstante, aún suponiendo la simultaneidad de ambos proyectos, no se esperan efectos sinérgicos, por cuanto la magnitud de ambos proyectos es pequeña y, por el mismo motivo, los efectos acumulativos no supondrán impactos significativos, habida cuenta que el volumen total de materiales dragados, sumando ambos proyectos, es de unos 83.000 metros cúbicos.

No obstante, IZAR Construcciones Navales, S. A., deberá cumplir, antes de la ejecución del proyecto, las prescripciones que se citan a continuación.

Aunque en la documentación se indica que los materiales a dragar pertenecen a la categoría I en base a la caracterización realizada con motivo del dragado general de la dársena realizado en el año 2002, no se tiene constancia de que la zona a dragar con motivo del presente proyecto esté incluida en la caracterización anterior. Por este motivo, el promotor de la obra deberá justificar, mediante planos y otros documentos que estime necesario, que dichos materiales ya han sido caracterizados conforme las Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles. En caso de no ser así, se deberán caracterizar conforme las citadas Recomendaciones. Para el vertido al mar de los materiales dragados se estará a lo dispuesto en la normativa vigente.

Tal como se indica en el punto 3.3 de la memoria resumen, los materiales para la construcción de la explanada adosada al nuevo muelle, que procederán de las canteras de la sierra de San Cristóbal, se cribarán con

objetivo de reducir el porcentaje de finos. No obstante, en la documentación no se indica el porcentaje de finos admitido a pie de obra ni que el relleno de la explanada se realice previa ejecución de las motas de cierre perimetrales, por lo que en previsión de que se produzca un aumento considerable de la turbidez fuera de la dársena, se deberá disponer una pantalla o cortina antiturbidez entre ambos extremos de la misma. La pantalla deberá tener un francobordo de suficiente altura para que no sea rebasado fácilmente por el oleaje y los faldones deberán estar unidos entre sí y al francobordo. Esta medida correctora podrá no aplicarse si se justifica que el porcentaje de finos contenido en el material de cantera no supondrá un impacto significativo sobre la calidad de las aguas del entorno de la actuación.

Si fuese necesario desmontar alguna infraestructura o escollera con motivo de la obra, los materiales obtenidos, en la medida de lo posible, se reutilizarán como relleno. Así mismo, también se utilizarán como relleno los materiales de dragado geotécnicamente aptos.

Las canteras de préstamo de los áridos a utilizar en la obra deberán estar debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera necesario, se hará de acuerdo con lo establecido por el órgano competente de la Junta de Andalucía.

Se realizará un control arqueológico durante las obras de dragado conforme lo establecido por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental en el que además de los controles inherentes a toda obra de estas características (ruidos, tráfico de camiones, emisiones a la atmósfera, gestión de residuos, etc.), se incluya el seguimiento de la calidad del agua. El seguimiento de la calidad de las aguas se realizará con los mismos criterios adoptados para el proyecto «Ampliación y modificación de los muelles de Dragados Offshore, S.A.» el cual se transcribe a continuación: «Consistirá básicamente en la inspección visual de la superficie de las aguas en previsión que se produzcan fenómenos intensos de turbidez. Si durante estas observaciones se comprueba que la mancha de turbidez llega a afectar a alguna zona de baño de las playas próximas, se determinará la transparencia en dichas zonas mediante el empleo del disco de Secchi. No obstante, en caso de que las operaciones que implican aumento de turbidez (dragado y relleno) se realicen en época de baño, se determinará, al menos, la turbidez y los sólidos en suspensión con una frecuencia semanal. En este caso, y en aquellos otros en que por causas achacables a las obras proyectadas, se produzcan episodios de turbidez intensa, se situarán un mínimo de tres estaciones de muestreo; una en el morro de la ampliación de muelle Norte y las otras dos a poniente y levante del mismo. En cada estación se tomarán, como mínimo, muestras a dos profundidades: cerca de la superficie y del fondo respectivamente.

La documentación solicitada en esta Resolución (justificación de la validez de la caracterización del material dragado o, en su caso, nueva caracterización, justificación de que el porcentaje de finos del material de relleno no supondrá un impacto significativo sobre la calidad de las aguas del entorno de la actuación, actuaciones en materia de arqueología y programa de vigilancia ambiental) deberá ser remitida por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes del inicio de las obras.

Madrid, 22 de marzo de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**6839**

*RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2004, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de las subastas de Letras del Tesoro a tres, doce y dieciocho meses correspondientes a las emisiones de fecha 18 de marzo de 2004.*

La Orden del Ministerio de Economía ECO/30/2004, de 14 de enero, de aplicación a la Deuda del Estado que se emitía durante 2004 y enero de 2005 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el B.O.E. de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas de Letras del Tesoro a tres, doce y dieciocho meses por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Finan-