

14938

RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Nuevo recinto para materiales de dragado en la Ría de Huelva», de la Autoridad Portuaria de Huelva.

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 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático 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 Huelva, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Nuevo recinto para materiales de dragado en la ría de Huelva» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 20 de agosto de 2003.

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 Junta de Andalucía, y también a otras Administraciones, organismo y asociaciones previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 14 de noviembre de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Huelva 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 Huelva el estudio de impacto ambiental y el proyecto básico de la obra «Nuevo recinto para materiales de dragado en la ría de Huelva». Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, conforme a lo establecido en el artículo 15 del Reglamento mediante anuncio publicado en el BOE número 42, de 18 de febrero de 2004. El período de información pública se dio por finalizado el 23 de marzo de 2004, habiéndose presentado una única alegación, cuyo resumen se ofrece en el anexo IV.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 15 de abril de 2004, 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 de la información pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto «Nuevo recinto para materiales de dragado en la ría de Huelva» se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, 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 5 de julio de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto: Nuevo recinto para materiales de dragado en la ría de Huelva, de la Autoridad Portuaria de Huelva.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto «Nuevo recinto para materiales de dragado en la ría de Huelva» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Condición general.
- En vista de que el recinto se proyecta construir en varias fases dependiendo de las necesidades de dragado del puerto de Huelva, y que, por tanto, estas fases no están programadas en el tiempo, las sucesivas fases se adaptarán a las futuras normas ambientales que pudieran serles de aplicación, tanto en lo referente a la construcción de los recintos como a su explotación.

2. Caracterización de los materiales a verter en el recinto.
- Dado que el nuevo recinto tiene como objeto confinar los materiales de dragado contaminados que no pueden verterse al mar y dado también que el recinto está preparado para contener materiales hasta de la categoría IIIa, conforme los criterios de las Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles (RGMD), antes del inicio de los dragados que vayan a verterse en el recinto, se deberá caracterizar el material a dragar de acuerdo con las RGMD, o aquella otra norma que les sea de aplicación en un futuro. En caso de que como resultado de la caracterización se clasificaran de categoría IIb, se deberá habilitar una celda dentro del recinto que cumpla con los requisitos de impermeabilidad recomendados en las RGMD para este tipo de materiales.

3. Protección del patrimonio arqueológico subacuático.
- Se estará a lo dispuesto por la Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía, tal como demanda en su escrito la Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Cultura.

4. Materiales de cantera.
- Los materiales de cantera necesarios para la ejecución de las obras procederán de canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras se hará de acuerdo con el órgano competente de la Junta de Andalucía.

5. Restauración del recinto.
- Una vez terminada la vida útil del recinto o de cualquiera de sus fases de funcionamiento independiente, se procederá al sellado de la misma y a la plantación de especies vegetales, de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental. No obstante, dada su proximidad con el Paraje Natural de las Marismas del Odiel, se estima conveniente que dicha restauración se realice en coordinación con la dirección del mismo.

6. Programa de vigilancia ambiental.
- Además de los controles y medidas que se proponen en el capítulo 10 del estudio de impacto ambiental y teniendo en cuenta que el principal impacto potencial sería el producido por el efluente del recinto, se deberán realizar los controles sobre la calidad del agua propuestos por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, durante la fase de consultas del presente procedimiento.

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, 7 de julio de 2004.—EL Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Repuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM)	-
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía)	X
Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía)	X
Dirección General de Bienes Culturales (Junta de Andalucía)	X
Instituto Español de Oceanografía	—
Instituto de Investigaciones Pesqueras (CSIC)	—
Ayuntamiento de Palos de la Frontera	—
Cofradía de Pescadores de Huelva	—
Ecologistas en Acción	—
Coordinadora Ecologista de Huelva	—

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

La Dirección General de Costas considera que la solución propuesta para la gestión de los dragados contaminados no es la más adecuada por diversos motivos, entre los que cabe destacar las posibles roturas de los muros del recinto, la impermeabilidad de los mismos y el condicionamiento que suponen estos rellenos frente a futuras actuaciones sobre el dique Juan Carlos I para eliminar o paliar los efectos sobre la costa onubense. No obstante lo anterior, considera que el recinto se debe construir con las máximas garantías y que el proyecto debe ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía) comunica que el proyecto está incluido en el punto 15 del anexo I de la Ley 7/1994 de protección ambiental de Andalucía y que remite la documentación a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Huelva. Dicha Delegación informa lo siguiente: el estudio de impacto ambiental deberá contener un Sistema o Plan de gestión de los distintos residuos generados en la ejecución del proyecto de construcción del recinto, informando y distinguiendo los inertes de los no peligrosos y peligrosos conforme la normativa de vertederos. Así mismo, indica que el nuevo recinto es similar a los ya construidos y propone que para la vigilancia del vertido del agua sobrenadante a través del aliviadero, se aplique el mismo seguimiento que se aplicó durante el proyecto «Dragado de mantenimiento de la Canal y de los Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva 2003-2008», cuyo resumen adjunta

La Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía) no encuentra inconvenientes para la realización del proyecto, dado que en la zona donde se ubicará no está permitida la pesca profesional, aunque incide en la importancia del seguimiento ambiental, especialmente sobre la calidad de las aguas, la cual no debe verse afectada.

La Dirección General de Bienes Culturales (Junta de Andalucía) adjunta el informe, previamente solicitado, de la Delegación Provincial de Huelva en el cual se justifica la necesidad de un seguimiento arqueológico dado que se van a llevar a cabo movimientos de tierras que pudieran alterar o destruir el potencial patrimonio arqueológico subacuático. En el citado informe, se recomiendan una serie de actuaciones, entre las que caben destacar las siguientes; que se asuman las directrices adoptadas por la Consejería de Cultura, emitidas tras el análisis del estudio de impacto ambiental y que se incluyan las medidas correctoras en la declaración de impacto ambiental.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Las necesidades de dragado del puerto de Huelva vienen condicionadas por su ubicación en una ría. De forma simplificada se puede decir que, por un lado, los sedimentos provenientes de las cuencas de los ríos Tinto y Odiel, afectan al calado de los muelles, mientras que, por otro, la dinámica litoral reduce el calado de la canal de acceso o Canal del Padre Santo. Como particularidad, una buena parte de estos sedimentos están más o menos contaminados por metales pesados, procedentes tanto de las cuencas mineras como de las industrias asentadas en los márgenes de la ría de Huelva. Desde 1989, la Autoridad Portuaria de Huelva, en colaboración con el CEDEX, ha realizado estudios tendentes a gestionar sus materiales de dragado de forma ambientalmente segura. Fruto de estos estudios, y conforme los Convenios internacionales de los que España es parte contratante, resultó la gestión de los materiales de dragado contaminados mediante la técnica de confinamiento en recinto emergido. El exhaustivo seguimiento ambiental del primero de estos recintos, denominado «piloto», demostró que tal técnica era ambientalmente segura, ya que los muros del recinto y su posterior recubrimiento con materiales limpios, aislaban eficazmente los metales pesados contenidos en los materiales dragados.

Actualmente los recintos construidos en las márgenes de la ría de Huelva son los siguientes:

Recinto piloto: Situado en la margen derecha de la ría, con una superficie de unos 90.000 metros cuadrados y una capacidad de 370.000 metros cúbicos aproximadamente. Actualmente está colmatado y sellado, sin uso portuario.

Recinto de la margen izquierda: Dividido en cuatro celdas, tiene una superficie de unas 50 hectáreas y capacidad para 1.900.000 metros cúbicos aproximadamente. Actualmente está colmatado, sellado y en proceso de consolidación. En su extremo sur se ha construido el muelle multipropósito, que fue objeto de declaración de impacto ambiental (BOE de 8 de octubre de 2002).

Tercer recinto: Situado en la margen derecha, está situado a 2,5 kilómetros aguas abajo del recinto piloto, y actualmente está al cincuenta por ciento de su capacidad. En la descripción del proyecto no se indica ni superficie ni capacidad.

El recinto proyectado irá adosado al tercer recinto, es decir, estará situado en la margen derecha y uno de sus lados estará constituido por un tramo del dique Juan Carlos I. Se proyecta construir en varias fases, al término de las cuales el extremo más meridional del recinto distará unos 1.430 metros del morro del dique. Las características de este recinto son las siguientes:

Forma, dimensiones y fases.

La configuración en planta es en forma de trapecio, estando constituida la base mayor por el propio dique Juan Carlos I, ocupando una longitud del mismo de unos tres kilómetros. La anchura es de 220 metros aproximadamente y la base menor tiene una longitud de unos dos kilómetros. Los lados del trapecio formarán un ángulo de 50.º con el dique. La longitud total de muros de cierre es de casi 3.400 metros. Este recinto estará compartimentado en varios subrecintos, tal y como se ha venido haciendo con los recintos ya construidos. No obstante, como se ha indicado antes, se proyecta construir por fases anexas. La primera fase de este recinto consistirá básicamente en la construcción de la mitad del recinto proyectado. Sus dimensiones aproximadas son las siguientes: lado mayor 1.500 metros, lado menor 1.000 metros, y altura 220 metros. La capacidad estimada es de 1.500.000 metros cúbicos y estará dividido en dos compartimentos por un muro central perpendicular al dique.

Tipología constructiva.

Los muros de cierre serán de talud de escollera, con una ancho de coronación de seis metros, que permita el paso de dos camiones durante la construcción del mismo, y una altura de coronación a la cota +6,00 metros respecto de la bajamar viva equinocial (BMVE). El núcleo estará formado por zahorra natural, similar a la utilizada en los otros recintos, de tal forma que posea unas características que compaginen la debida impermeabilidad (inferior a 5×10^{-5} centímetros por segundo) con un adecuado comportamiento geotécnico. Ambos taludes se protegerán del oleaje con escollera de entre 10 y 150 kilogramos y 110 y 200 kilogramos de peso según que el talud sea interior o exterior y según su cota respecto a la BMVE. La coronación irá rematada con una capa de rodadura de material seleccionado. A lo largo de todo el perímetro del muro de cierre se han previsto ensanches cada 150 metros, para permitir la circulación y maniobra de vehículos durante la vida útil del recinto. El desagüe del agua sobrenadante se efectuará por un aliviadero, tipo sumidero, colocado cerca de cada uno de los muros de cierre entre compartimentos, de tal forma que la descarga del efluente se realice por debajo de la BMVE.

Esquema de funcionamiento.

El llenado del recinto se efectuará a través de una tubería flotante, uno de cuyos extremos se situará en el interior del recinto y el otro a una instalación auxiliar de boya, a la cual se conectará la cántara de la draga. Una vez que la draga haya llenado la cántara, no permitiéndose el reboso u «overflow», se dirigirá a la instalación auxiliar para efectuar el bombeo del material dragado al interior del recinto. Ambos extremos de la tubería flotante se cambiarán paulatinamente de lugar con objeto de favorecer tanto el reparto del material sedimentado en el recinto, como los viajes de la draga a la instalación auxiliar. El material dragado, compuesto por una mezcla de agua y sedimentos, decantará en el interior del recinto, el cual se comporta como una balsa de decantación, saliendo el agua sobrenadante por el sumidero, que estará situado en el otro extremo del recinto. Obviamente, los tiempos de detención, y por tanto las dimensiones de las balsas que conforman los subrecintos, son suficientes como para que sedimente la práctica totalidad de los materiales en suspensión. En todo momento los sedimentos decantados en el recinto estarán cubiertos de una capa de agua que impida o minimice la oxidación de los sedimentos, de tal forma que se conserven las condiciones anóxicas dentro del mismo.

Fase de abandono.

Cuando el material vertido en el interior del recinto alcance la cota + 5,00 metros, se procederá a la fase de sellado y restauración del mismo. Para el sellado se prevé el depósito de arenas limpias (u otro material limpio) hasta un metro de espesor, alcanzándose la cota + 6,00 metros. Una vez extendido y asentado el material de cobertura, se procederá a la plantación de la zona.

ANEXO III

Descripción del medio físico

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.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación

Los espacios naturales más próximos a la zona de actuación son el Paraje Natural de las Marismas del Odiel y el Paraje Natural de las Lagunas de Palos y de las Madres. Según los planos que se adjuntan, la actuación es colindante con el Paraje Natural de las Marismas del Odiel ya que el dique Juan Carlos I es el límite de dicho Paraje. El Paraje Natural de las Lagunas de Palos y de las Madres se encuentra en la otra margen de la ría.

Estudio de alternativas

En el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis de las ventajas e inconvenientes de las actuales alternativas de gestión para los materiales dragados contaminados. Las alternativas analizadas son el confinamiento (tierra, recintos marinos emergidos y subacuático), la inertización y los posibles usos productivos.

Confinamiento en tierra.

Esta solución es típica de puertos fluviales o cuando existe poca superficie marítima. Consiste en desecar los materiales de dragado en balsas extensas y poco profundas, para luego ser transportados, mediante medios ordinarios de movimiento de tierras, al lugar de depósito, el cual generalmente consiste en terrenos impermeables, o impermeabilizados artificialmente, donde se apila el material formando montículos que posteriormente se recubren de tierra vegetal y se realizan plantaciones. La principal ventaja de este método es su relativamente fácil seguimiento y control durante todo el proceso, debido a que es visible en todo momento. Como desventajas se pueden citar la necesidad de grandes superficies en tierra, la posible contaminación de acuíferos y el impacto estético de los apilamientos definitivos.

Confinamiento subacuático.

Consiste en depositar los materiales dragados en o sobre el fondo marino mediante el vertido desde la propia draga. Una vez concluido el dragado, los materiales contaminados se recubren con una capa de arenas limpias procedentes de zonas no contaminadas, por medio de la misma draga. Si el vertido se realiza en fosas previamente dragadas, la batimetría de la zona no se altera ya que el material previamente dragado puede servir de material de cobertura, mientras que si el depósito se realiza sobre el fondo marino, se crea un montículo el cual es necesario recubrir con arenas procedentes de otras zonas marinas no contaminadas. La principal ventaja de este método es su nula visibilidad, lo cual es también un inconveniente por cuanto su seguimiento y control es mucho más complicado. Un requisito indispensable es que la zona de vertido no sea demasiado profunda y que las corrientes marinas sean poco intensas con objeto de minimizar la dispersión del material durante el depósito y posterior confinamiento.

Confinamiento en recintos emergidos.

Esta alternativa es la que corresponde a la solución adoptada, y por tanto la descrita en el anexo II de la presente declaración de impacto ambiental.

Inertización.

A pesar de la existencia en Palos de la Frontera de una planta de inertización de residuos industriales, esta alternativa se descarta por los siguientes motivos: la cantidad de materiales dragados anualmente es muy superior a la capacidad de la planta que es de 60.000 toneladas al año; además supondría que no se pudiera inertizar ningún residuo industrial; los materiales dragados habría que desecarlos antes de su tratamiento, lo que conlleva otros problemas ambientales y un encarecimiento del proceso; los costes de la inertización hacen inviable este procedimiento.

Usos productivos.

Las propiedades geotécnicas y químicas de estos materiales impiden un uso productivo, tal como el relleno o el aprovechamiento agrícola.

Climatología.—La zona de actuación posee un clima del tipo mediterráneo marítimo, con una precipitación media anual de unos 505 milímetros y vientos reinantes del noroeste y dominantes del suroeste.

Clima marítimo.—El oleaje tiene dos componentes principales en mar abierto; la del sureste y la del suroeste. La primera es consecuencia de los vientos de levante y tiene una frecuencia bastante importante. La componente suroeste está producida por los vientos de poniente, los cuales pueden tener un amplio fetch y ser bastante intensos, lo que explica la fuerza de esta componente que, aunque es menos frecuente que la del sureste, tiene mayor intensidad.

La carrera de marea media anual se estima en 2,6 metros, con una altura sobre el nivel medio de 1,85 metros en la Barra medidos sobre la referencia del puerto.

Las corrientes en el puerto de Huelva están ocasionadas por las mareas en combinación con las corrientes fluviales de los ríos Tinto y Odiel. La máxima velocidad registrada en la Canal durante las mareas vivas equinociales es de 5 nudos, mientras que en las mareas muertas, la velocidad máxima no llega a un nudo.

Dinámica marina.—El transporte sólido litoral, de gran importancia en la costa onubense, tiene una dirección neta de oeste a este debido a la componente suroeste del oleaje. No obstante, este transporte queda obstaculizado en diferentes puntos a causa de las regulaciones de las cuencas de los ríos Guadiana, Piedras, Tinto y Odiel y la construcción de diques en las desembocaduras del Guadiana y del Odiel. Estos obstáculos han ido originado un déficit sedimentario que actualmente es más acusado en las playas situadas a levante del dique del Odiel (dique Juan Carlos I), en especial en la playa de Castilla.

Caracterización de sedimentos.—Desde el punto de vista granulométrico, en la ría de Huelva pueden distinguirse las siguientes tres zonas: zona interior, desde el puente sifón de Santa Eulalia hasta el muelle del Ingeniero Juan Gonzalo, tiene un predominio de fangos; zona media, desde el muelle de Juan Gonzalo hasta el muelle del Vigía, son arenas de finas a medias con grandes conchas; la zona exterior, desde el muelle del Vigía hasta el final del Canal de acceso en mar abierto, contiene un significativo aumento de finos respecto a la zona media.

La calidad ambiental de los sedimentos de la ría de Huelva es bien conocida por cuanto se llevan estudiando desde finales de los años 80. En general, se puede adelantar que están contaminados por arsénico, cobre y plomo, mientras que el mercurio y el cadmio parece que no son problemáticos. Según algunos estudios, se estima que el 83 por ciento de los metales pesados de los sedimentos proceden del drenaje minero.

Con motivo del presente proyecto se han analizado dos muestras de sedimentos superficiales en la zona donde irá ubicado el recinto. Los análisis muestran resultados dispares. La muestra 1A, constituida en un 95,36 por ciento de arenas, se encuentra contaminada por metales pesados, excepto cadmio, y pertenece a la categoría III por su concentración en cobre, según la clasificación establecida en las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles». La muestra 1B contiene un 68,21 por ciento de arenas y un 31,70 por ciento de materiales finos, a pesar de lo cual no está contaminada por metales pesados (categoría I).

Hidrología.—Los ríos Tinto y Odiel, con 92 y 107 kilómetros de recorrido, aportan un caudal medio anual de 10 y 405 hectómetros cúbicos respectivamente. Las cuencas de ambos ríos discurren por la denominada «Faja Pírica del Suroeste Ibérico» lo que induce a que estas aguas fluviales tengan un pH ácido y estén contaminadas por metales pesados.

Otras fuentes de contaminación de la ría son los vertidos industriales, en especial los procedentes del polo industrial de la Punta del Sebo, y las aguas residuales urbanas procedentes de una población de 170.000 habitantes con una depuración escasa. La calidad de las aguas de la ría ha mejorado mucho desde que, en la década de los ochenta, se pusiera en práctica el Plan Corrector de Vertidos que afectó sobre todo a los vertidos industriales. Como dato más significativo el pH de las aguas de la ría ha pasado de ser netamente ácido a tener un pH normal en aguas de estuario. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía mantiene la red de control y vigilancia automática de la contaminación hídrica que, en el caso de la ría de Huelva, controla once estaciones de muestreo.

En el capítulo 6 del estudio de impacto ambiental se ha incluido el resumen del estudio realizado con motivo del proyecto «Trasvase de arenas en el puerto de Huelva» sobre el comportamiento de la pluma de turbidez durante el dragado. Este proyecto fue objeto de una Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente publicada en el BOE de 28 de mayo de 2003. Las simulaciones se han realizado en el supuesto más desfavorable, es decir, el dragado se lleva a cabo con la operación de «rebose» y dentro

del canal de acceso. En marea vaciante la mancha de turbidez es relativamente reducida, diluyéndose completamente al cabo de seis horas fuera del canal y hacia mar abierto. En marea llanante la mancha de turbidez es algo mayor que en vaciante, diluyéndose al cabo de unas siete horas en el centro del canal, sin afectar a las orillas.

Descripción del medio biótico

La descripción del medio biológico responde a los resultados de una campaña de toma de muestras realizada en la zona de ubicación del recinto. Con este objeto, se tomaron dos muestras en los mismos puntos que los utilizados para la caracterización de sedimentos. No se pudieron realizar transectos submarinos dada la escasa visibilidad en la zona, la cual, en ocasiones, no alcanzaba más allá de los diez centímetros. Como resultados más significativos se observa que la estación 1A presenta mayor densidad y riqueza específica aunque menor diversidad que la 1B. Las especies características en ambas estaciones son los bivalvos. A partir de las observaciones y los datos obtenidos, se ha realizado una cartografía bionómica aproximada de la zona donde se ubicará el recinto, pudiéndose distinguir dos biocenosis (arenas fangosas en modo calmo y arenas finas superficiales) y una biocenosis intermedia entre ambas. Tras un análisis de diversos parámetros, tanto la valoración ecológica de la zona como su fragilidad ecológica se pueden considerar como bajas o muy bajas.

En los muestreos de biocenosis bentónica no se ha detectado ningún tipo de flora ni tampoco especies en régimen de especial protección.

Descripción del medio socioeconómico

Recursos pesqueros.

En la zona está prohibida la pesca comercial. No obstante, se han observado artes menores, tales como trasmallos y nasas, utilizadas para la pesca de la lisa, el lenguado, el choco, la anguila o el camarón. El único bivalvo comercial recolectado en los muestreos es un único ejemplar de chirla, no explotado en la ría de Huelva por su escasez.

Patrimonio cultural.

Los restos arqueológicos recuperados en anteriores actuaciones de dragado en la ría de Huelva indican que se trata de restos arrastrados o transportados a las zonas de dragado. Por tanto, no se considera que existan materiales o evidencias «in situ» y con ello se garantiza la protección del patrimonio arqueológico sumergido.

Identificación y valoración de impactos

En una primera matriz se identifican todos los impactos que sobre el aire, el agua, los ecosistemas, el transporte litoral, el paisaje, la economía y el turismo pueden causar las diversas acciones del proyecto durante las fases de construcción y explotación. A continuación se describen cualitativamente cada uno de los impactos producidos por las diversas acciones del proyecto. Durante la fase de construcción, se justifica que no se prevén impactos significativos sobre la calidad del aire, del agua, las comunidades bentónicas, la dinámica litoral y estabilidad de playas ni sobre el patrimonio cultural. Únicamente se prevé cierto impacto sobre el Paraje Natural de las Marismas del Odiel por el tráfico de camiones, por lo que deberá establecerse un control de velocidad. Las corrientes marinas de la ría de Huelva tampoco se verán afectadas debido al estrechamiento de la ría que supone la construcción del recinto, ya que en ese tramo de costa existe un ensanche natural de la ría. Durante la fase de explotación tampoco se prevén impactos significativos sobre la calidad de las aguas de la ría, incluso se considera que el confinamiento de materiales dragados contaminados produce un impacto ambiental positivo, ya que los contaminantes se aíslan de la biota. Este capítulo del estudio de impacto ambiental finaliza con una matriz de impactos, a partir de la cual se concluye que el impacto es compatible.

Por último, el Estudio discute la viabilidad ambiental señalando que la solución propuesta no ocasionará modificaciones significativas sobre los ecosistemas marinos ni terrestres en su área de influencia, por lo que el proyecto se considera viable desde el punto de vista medioambiental, aunque es necesario adoptar una serie de medidas preventivas encaminadas a corroborar la desafectación de la obra sobre los recursos naturales y culturales y sobre la población.

Medidas preventivas y correctoras

En el capítulo 9 del Estudio de Impacto Ambiental, se incluye una serie de medidas protectoras y correctoras que deben ser contempladas

como consecuencia de la implantación del proyecto. Estas medidas se aplicarán durante las fases de construcción y de explotación.

En la fase de construcción se proponen una serie de medidas habituales en este tipo de proyectos. De entre ellas caben destacar las siguientes: la limitación de la velocidad de los camiones a 60 kilómetros por hora en horario diurno (8 a 22 horas); el control de la emisión de ruidos de acuerdo con la normativa vigente, e incluso, si existen quejas vecinales, se comprobará el nivel sonoro en la zona habitada más próxima, llegando a limitar las actividades que generen tales niveles a la franja diurna, si se superan los 65 decibelios A; la gestión de los residuos generados en la obra, clasificándolos conforme a la normativa vigente y la contratación de mano de obra local.

En la fase de explotación se proponen, entre otras medidas, el control sobre la estabilidad de los muros perimetrales del recinto y sobre la calidad de las aguas del efluente, así como que el sellado y restauración del recinto se realice fuera de la época de cría de la avifauna.

Programa de vigilancia ambiental

El programa de vigilancia ambiental se propone durante la fase de construcción y de explotación. A la largo de dicho programa, se evaluará el grado de adecuación de las medidas propuestas y de los controles realizados. En caso de no obtener los resultados esperados, se adoptarían medidas correctoras complementarias.

Durante la fase de construcción se propone, entre otras medidas, que se realicen campañas, quincenales primero y mensuales después, sobre la calidad de las aguas, así como encuestas sobre la opinión de los ciudadanos respecto de esta fase del proyecto. Durante la fase de explotación se comprobará fundamentalmente que el depósito de los materiales dragados en el interior del recinto no deteriora la calidad del medio marino. Con este objeto se proponen cuatro puntos de muestreo en los cuales se determinarían los parámetros más significativos (metales pesados, sólidos en suspensión, etc). Las campañas de medida se realizarían cuando estuviese vertiendo el efluente del recinto. Por otra parte, propone un seguimiento de la opinión pública sobre el funcionamiento del recinto. Por último, se creará un archivo donde queden reflejadas las noticias aparecidas en los medios de comunicación y las quejas y sugerencias vecinales. A la vista de este archivo, se podrán proponer medidas protectoras o correctoras complementarias a las del estudio de impacto ambiental.

ANEXO IV

Resumen del resultado de la información pública

La única alegación presentada durante el período de información pública fue la de Ecologistas en Acción. El resumen del contenido ambiental de la misma es el siguiente:

En el punto primero cuestiona la necesidad de la obra por cuanto dos de los recintos existentes están aún sin terminar de llenar (uno de ellos está al cincuenta por ciento de su capacidad) y porque las necesidades de dragados de mantenimiento de la ría de Huelva deben ser menores que años atrás, habida cuenta de la disminución de sólidos en suspensión que soportan actualmente las aguas de la ría y la reducción que se espera en un futuro inmediato con los planes de recuperación de las cuencas mineras. Por todo ello, considera que el interés del puerto de Huelva en estos recintos es la creación de nuevas superficies terrestres para actividades logísticas, comerciales o industriales.

En el segundo punto indica que en el estudio de impacto ambiental no se hayan ni siquiera mencionado las afecciones que sobre el medio ambiente han tenido los anteriores recintos, entre las cuales destaca la rotura del segundo recinto, el taponamiento que ha supuesto este recinto al desagüe del complejo lagunar de las lagunas de Las Madres y de Palos y el intenso tráfico rodado por la carretera que conduce al espigón Juan Carlos I, con el consiguiente impacto sonoro y la afección sobre la avifauna y el uso público que los ciudadanos hacen de aquella zona.

El punto tercero se centra en la irreversibilidad de la obra y, consecuentemente, sobre la actual configuración del dique Juan Carlos I, como así también lo expresa el escrito presentado por la Dirección General de Costas durante la fase de consultas, siendo el dique uno de los principales causantes de los problemas ligados a la dinámica litoral onubense. También estima que aumentarán las velocidades de la corriente, al estrechar la ría de Huelva, y que ello afectará a la estabilidad de las dunas de CIPARSA, situadas en la barriada de Mazagón, de la que ya ha desaparecido la playa existente como consecuencia de los dragados anteriores.

El punto cuarto se refiere al estudio de alternativas, el cual considera parcial, indicando que la mejor solución es la inertización de los dragados

contaminados para evitar el «pase lento de los elementos al medio marino», cita textual del escrito de la Dirección General de Costas mencionado en el punto anterior.

En el quinto y último punto, manifiesta su rechazo a la valoración, realizada en el estudio de impacto ambiental, de los siguientes impactos ambientales: la extracción de materiales de cantera para la construcción del recinto; afección a los espacios naturales, en particular sobre el Paraje Natural de las Marismas del Odiel; y la afección a la dinámica litoral, que al estrechar la ría, incidirá negativamente sobre la erosión en la margen izquierda cercana a Mazagón.

Como conclusión señala que, en base a los motivos antes expuestos, la autoridad ambiental competente debe denegar la autorización a la construcción del nuevo recinto.

14939 *RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Riego de viñedo y cereal por goteo de 12,295 hectáreas en Los Lanchares, término municipal de Ocaña (Toledo) de don Julián Antonio Fernández-Avilés, en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Tajo.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier 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 «Riego de viñedo y cereal por goteo de 12,295 hectáreas en los lanchares, término municipal de Ocaña (Toledo)», se encuentra comprendido en el apartado c del Grupo 1 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 1 de marzo de 2004, la Confederación Hidrográfica del Tajo remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación e informes redactados por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha sobre la afección ambiental de la actuación.

El proyecto «Riego de viñedo y cereal por goteo de 12,295 hectáreas en los lanchares, término municipal de Ocaña (Toledo)» tiene por objeto poner en regadío de 10,0072 hectáreas de viñedos y 2,2878 hectáreas de cereal hectáreas localizadas en las parcelas 27, 28, 29, 54, 55, 58 y 76 del polígono 49 del T.M. de Ocaña mediante la extracción de agua de un pozo existente.

Considerando los criterios de selección contemplados en el Anexo III de la Ley 6/2001, los informes de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales adversos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 8 de julio de 2004, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Riego de viñedo y cereal por goteo de 12,295 hectáreas en los lanchares, término municipal de Ocaña (Toledo)», siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) El caudal concedido por la Confederación Hidrográfica del Tajo se utilizará para regar por goteo las 10,0072 hectáreas de viñedos y las 2,2878 hectáreas de cereal definidas en el expediente. b) No se podrá cambiar el uso de las parcelas a otros tipos de cultivo sin que el respectivo proyecto sea sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en el Real Decreto 1131/1988.

Madrid, 8 de julio de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

14940 *RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Construcción de la balsa de Los Corralillos, en Agüimes. Isla de Gran Canaria» de la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

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 la balsa de los Corralillos. T.M. de Agüimes. Isla de Gran Canaria» se encuentra comprendido en el apartado C del grupo 1 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

La Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación remitió a la Secretaría General de Medio Ambiente la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, así como un informe favorable del órgano ambiental actuante que en este caso ha sido la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.

El proyecto tiene por objeto la construcción de una balsa de regulación de riego de 151.022 m³ de capacidad y una doble conducción de 1.558,76 m de longitud y 400 mm de diámetro.

Una vez examinado la totalidad del expediente, y considerando los criterios de selección contemplados en el anexo III de la Ley 6/2001, no se prevé que la actuación origine impactos negativos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de julio de 2004, considera que no es necesario someter al Procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, previsto en el Real Decreto 1131/1988, el Proyecto «Construcción de la balsa de los Corralillos. T.M. de Agüimes. Isla de Gran Canaria». No obstante, el promotor deberá: a) Cumplir las medidas de protección y corrección establecidas en la Documentación Ambiental. b) Remitir a esta Secretaría General, con anterioridad al inicio de las obras, el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá observarse durante la ejecución del proyecto, así como el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Madrid, 8 de julio de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

14941 *RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Concesión de aguas con destino a riego en una finca de don Bienvenido Muñoz Crespo denominada «Los Lanchares» en Ocaña (Toledo)» en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Tajo.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier 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 «Concesión de aguas con destino a riego de 35,9204 Ha en «Los Lanchares» en el TM de Ocaña (Toledo)», se encuentra comprendido en el apartado c del grupo 1 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.