

#### Artículo 14. *Funciones de control interno, intervención y fiscalización.*

Serán ejercidas por el Interventor del Consorcio, el cual será nombrado por el Consejo de Administración, de entre funcionarios de los cuerpos respectivos de la Administración del Estado, de la Comunidad Autónoma o del Ayuntamiento de Cuenca.

La Intervención General de la Administración del Estado tendrá atribuida la competencia para realizar la auditoría de cuentas anuales, en los términos establecidos en la Ley 47/2003, de 26 de diciembre, General Presupuestaria, así como las auditorías de cumplimiento y operativas que se determinen en el Plan Anual de Auditorías.

La Intervención General de la Administración del Estado remitirá, para su conocimiento, los informes de auditoría a los órganos de control interno de la Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha, de la Diputación Provincial de Cuenca y del Municipio de Cuenca.

### TÍTULO III Régimen interno

#### Artículo 15. *Formas de gestión de las actividades y servicios.*

El Consorcio de la Ciudad de Cuenca, para el desarrollo de sus actividades, la ejecución de las obras y la prestación de los servicios que le estén encomendados, además de proceder a su gestión directa, podrá:

- Promover ante las Administraciones consorciadas la constitución de Sociedades Mercantiles.
- Contratar con personas físicas y jurídicas, públicas y privadas.
- Concluir acuerdos de cooperación con entidades públicas o privadas.
- Encomendar la ejecución de obras y la gestión de establecimientos y servicios a Sociedades u Organismos de titularidad de cualquiera de las Administraciones consorciadas.

#### Artículo 16. *Régimen y clases del personal del Consorcio.*

- El personal del Consorcio puede ser propio o adscrito, funcionario o laboral.
- Integran el personal adscrito los funcionarios de las Administraciones consorciadas que presten sus servicios en el Consorcio.

#### Artículo 17. *Patrimonio.*

- Integran el Patrimonio del Consorcio de la Ciudad de Cuenca:
  - Los bienes, derechos, acciones, productos y rentas que le transfieran o asignen las Administraciones consorciadas para el cumplimiento de sus funciones.
  - Aquellos bienes y derechos que el Consorcio adquiera con ocasión del ejercicio de sus funciones.
- El Consorcio confeccionará y mantendrá debidamente actualizado y valorado un inventario de todos los bienes integrantes de su patrimonio, cualesquiera que sean las facultades que tenga atribuidas sobre los mismos.
- El Consorcio tendrá sobre los bienes que integran su patrimonio las facultades de gestión y administración precisas para el cumplimiento de los fines a los que estén afectos, o para cuya realización sirvan de soporte. Podrá tener también las facultades de disposición, cuando expresamente se le atribuyan y con el alcance que se determine en cada caso.

#### Artículo 18. *Recursos económico-financieros.*

- Para el cumplimiento de sus fines, el Consorcio podrá recibir cuantos recursos o subvenciones se le asignen por cualquier título legítimo.
- En particular, contará con los siguientes recursos:
  - Transferencias y subvenciones que pueda percibir con cargo a los Presupuestos de las Administraciones consorciadas.
  - Tasas y precios públicos. El Consorcio podrá percibir como ingresos propios las tasas que se le afecten por la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público, así como por la prestación de servicios o realización de actividades en régimen de derecho público. Podrá, también, percibir precios públicos cuando no concurran las circunstancias anteriores.
  - Transferencias. El Consorcio contará anualmente con aquellas transferencias corrientes y de capital procedentes de las Administraciones consorciadas, a los efectos de atender a la ejecución de las inversiones programadas y de cubrir la gestión ordinaria de los servicios, instalaciones o establecimientos de interés común.

d) Ingresos de derecho privado. El Consorcio podrá disponer de los rendimientos o productos de cualquier naturaleza derivados de su patrimonio, así como de las adquisiciones a título de herencia, legado o donación.

e) Operaciones de crédito. El Consorcio podrá concertar toda clase de operaciones de crédito con cualquier tipo de entidad.

3. Los ingresos obtenidos por tasas, precios públicos, transferencias patrimoniales y operaciones de crédito se regularán por lo establecido en la legislación que les sea aplicable.

#### Artículo 19. *Presupuestos, programación anual y rendición de cuentas.*

1. Cada cuatro años se elaborará un plan de las inversiones a realizar durante dicho periodo, que será aprobado por el Consejo de Administración y en el que se indicará la relación de proyectos a ejecutar, anualidades de ejecución y fuentes de financiación para cada uno de ellos. El citado plan será revisado y actualizado anualmente en función de su grado de ejecución.

2. El Consorcio elaborará y aprobará anualmente su propio presupuesto, en el cual se consignará la totalidad de los ingresos y gastos correspondientes al ejercicio.

3. Corresponde a la Gerencia del Consorcio la elaboración de los proyectos de presupuestos y de la programación plurianual, así como la memoria anual de rendición de cuentas. Esta deberá ser aprobada por el Consejo de Administración, sin perjuicio de su fiscalización por el Tribunal de Cuentas.

4. Los remanentes de tesorería que arrojen las liquidaciones del presupuesto se incorporarán automáticamente al presupuesto del ejercicio económico siguiente, a los efectos de cumplir los fines para los que fueron destinados.

5. En lo no previsto en los Estatutos, la gestión presupuestaria y la contabilidad del Consorcio se regirán por lo dispuesto en la Ley 47/2003, de 26 de diciembre, General Presupuestaria.

6. Al presupuesto se unirá, como documento independiente el anexo de inversiones en el que se concretará la anualidad correspondiente, así como los proyectos incluidos en el plan de inversiones, con indicación del importe total ejecutado en los ejercicios anteriores y los importes pendientes de ejecución en las anualidades futuras.

7. El Consorcio rendirá al Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado, las cuentas anuales formuladas, a cuyo objeto tendrá la condición de cuentadante el Gerente de la entidad. El procedimiento para la rendición de cuentas será el establecido en el artículo 139 de la Ley 47/2003, de 26 de diciembre, General Presupuestaria.

La Ministra de Cultura, Carmen Calvo Poyato.–La Subsecretaria del Ministerio de Economía y Hacienda, Juana Lázaro Ruiz.–La Consejera de Economía y Hacienda de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, M.<sup>a</sup> Luisa Araujo Chamorro.–El Presidente de la Diputación Provincial de Cuenca, Luis Muelas Lozano.–El Alcalde de Cuenca, José Manuel Martínez Cenzano.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

### 15419

*RESOLUCIÓN de 28 de julio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «2.ª fase de la zona de expansión del puerto de Marín», promovido por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.*

#### 1. Objeto y justificación del proyecto

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra realizó el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Dársena de embarcaciones menores y explanada en el puerto de Marín», que se resolvió con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (BOE de 19/1/95). El proyecto constructivo, con ligeras modificaciones, paso a llamarse «Muelle y explanada contigua en zona de expansión del puerto de Marín (1.ª fase)», el cual se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, resolviéndose que no era necesario someterlo de nuevo a evaluación de impacto

ambiental (BOE de 10/2/00). Básicamente esta actuación consistió en una explanada de alrededor de 16 hectáreas confinada por muelles de cajones y diques en talud. La obra está actualmente finalizada.

El crecimiento en el movimiento de mercancías experimentado en los últimos ejercicios ha llevado a una saturación en los atraques. Así mismo, el nuevo escenario en los tráficos portuarios se caracteriza por un cambio en la tipología de los buques que incrementan su calado, mayores necesidades de superficies para operaciones logísticas y mayor número de puestos de atraque para terminales especializadas.

Para adaptarse, y prestar un servicio seguro, fiable y adecuado, a estos nuevos tráficos, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra considera conveniente proceder a la ampliación de las instalaciones portuarias de Marín en su segunda fase.

El objeto del proyecto es incrementar la línea de atraque de buques mercantes y obtener una superficie adicional de unas 3,4 hectáreas para la realización de las operaciones logísticas necesarias en la actividad portuaria.

## 2. Descripción del proyecto

El puerto de Marín está situado en el noroeste de la Península Ibérica, en el fondo de la Ría de Pontevedra. Con una extensión de unos 690.000 metros cuadrados está ubicado entre las instalaciones militares de la Escuela Naval Militar de Marín y la Punta de Placeres. En él se desarrollan actividades pesqueras y comerciales.

La ubicación elegida es en las aguas interiores, situadas entre la zona comercial de los muelles de Leirós y la explanada creada con la 1.ª Fase de la zona de expansión.

El proyecto de ampliación, en su segunda fase, supondrá la finalización de las instalaciones asociadas a la primera fase de ampliación, con la prolongación de dos muelles que crearán una dársena nueva situada al norte de los muelles Manuel Leirós.

A continuación se resumen las principales obras a realizar en el proyecto:

Muelles: comprende la construcción de tres alineaciones de muelle con una longitud total de atraque de 180 m (calado de 9 m), 55 m (calado 9 m) y 230 m (calado 14 m).

Explanada: la explanada que resulta del trasdós de los muelles presenta una superficie total de 34.500 m<sup>2</sup>.

Dragados: el volumen total de material dragado en el canal de acceso y los nuevos muelles asciende a 140.000 m<sup>3</sup>, cantidad que es inferior a la requerida para el relleno general de la explanada.

El anexo II contiene una descripción detallada del proyecto.

## 3. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental se ha realizado conforme a lo establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre. Se inició el 2 de septiembre de 2003 a través de un oficio del ente Público Puertos del Estado, en el que se sugería que el proyecto pertenecía al anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001. No obstante, con fecha 16 de septiembre de 2003, el citado Ente Público, remitió otro escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental donde solicitaba que el proyecto se sometiera a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habida cuenta de la gran sensibilidad social existente en relación con la conservación de los valores ambientales de la ría de Pontevedra.

El resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, cuyo resumen se ofrece en el anexo I, se trasladó a la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra el 23 de diciembre de 2003. La información pública del proyecto se inició el día siguiente a su publicación en el BOE de 3/8/04, durante treinta días hábiles, no recibiendo alegación alguna. El expediente completo, consistente en el estudio de impacto ambiental, proyecto básico y certificado del resultado de la información pública, fue remitido por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra a la Dirección General de Calidad y Evaluación el 22 de septiembre de 2004.

## 4. Integración del resultado de las consultas realizadas

El Estudio de Impacto Ambiental analiza las principales propuestas recogidas en el proceso de consultas, las cuales son las siguientes:

- Estudio de dinámica litoral.
- Seguimiento de la calidad del agua y del aire.
- Caracterización de sedimentos.
- Afección a los recursos pesqueros y marisqueros y al patrimonio arqueológico.
- Procedencia de los materiales de relleno.

Previsión de una zona para acopio de materiales y fabricación de los cajones.

Medidas para garantizar la calidad del agua.

## 5. Alternativas

La ubicación elegida es en las aguas interiores del puerto, situadas entre la zona comercial de los muelles de Leirós y la explanada creada con la 1.ª Fase de la zona de expansión, a la cual irá adosada. Esta es la única alternativa debido a que no es posible ampliar al oeste, al limitar el puerto con la Escuela Naval Militar y tampoco más al este de la Punta de Placeres, ya que en esta zona se sitúan los bancos de marisqueo.

## 6. Análisis de los impactos significativos y sus medidas correctoras

En el capítulo 6 del estudio de impacto ambiental contiene un resumen de los impactos tanto durante la fase de construcción como la de explotación. De este resumen se deduce que no existirán impactos severos o críticos, siendo la mayoría de ellos compatibles, habida cuenta que este proyecto es continuidad de la primera fase, del orden de cuatro veces mayor, y en cuyo seguimiento ambiental no se han puesto de manifiesto efectos adversos sobre los recursos marisqueros del banco de Placeres o la calidad de las aguas.

No obstante lo anterior, en el estudio se indica que las afecciones sobre la hidrodinámica de la ría en general y del banco de Placeres en particular, serán poco significativas. La calidad del agua se verá potencialmente afectada únicamente durante las operaciones de dragado, ya que durante el vertido al tradós y relleno general del mismo, la dispersión será mínima habida cuenta de que se verterá sobre un recinto totalmente cerrado. Durante las operaciones de dragado, se utilizarán medios mecánicos, los cuales trabajarán en el interior de un recinto flotante para minimizar la dispersión de la fracción fina. Los sedimentos a dragar son de categoría II, por su contenido en mercurio, níquel y plomo, y serán utilizados íntegramente como materiales de relleno. El resto de materiales de relleno pueden proceder de obras en ejecución que se estén realizando en la zona, pues las existentes en un radio aproximado de 40 kilómetros, permiten la aportación de los materiales necesarios. No obstante, en caso de que se opte por la utilización de materiales de cantera, ésta deberá poseer los permisos pertinentes y el Plan de restauración. En el anexo III de la presente Resolución se ofrece un resumen del estudio de impacto ambiental.

## 7. Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto

Durante el proceso de información Pública, que se inició el 3 de agosto de 2004 con la publicación en el B.O.E., no se recibieron alegaciones.

## 8. Plan de Vigilancia

El Plan de Vigilancia Ambiental propuesto se describe en el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental. Los aspectos ambientales que se controlarán son los siguientes: Calidad de las aguas, mediante estaciones de muestreo y medidas periódicas; medidas semestrales de metales en moluscos del banco de Placeres; seguimiento visual de nubes de polvo; control mensual de ruidos durante la fase de obras y vigilancia del patrimonio arqueológico mediante la inspección subacuática durante las operaciones de dragado.

El presupuesto estimado de estas intervenciones de 90.000 euros.

En el anexo III de la presente Resolución se ofrece un resumen más detallado del plan de vigilancia ambiental.

## 9. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 22 de julio de 2005, formula la evaluación de impacto ambiental del «Proyecto de 2.ª fase de la zona de expansión del puerto de Marín», promovido por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. No se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño presentado a declaración de impacto ambiental y con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor, teniendo en cuenta que no se recibieron alegaciones en el periodo de información pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 28 de julio de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

## Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Actuaciones en la Costa. Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	X
Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos. Junta de Galicia . . . . .	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia . . . . .	X
Instituto Español de Oceanografía. . . . .	-
Asociación para la defensa ecológica de Galicia (ADEGA) . . . . .	-
Cofradía de pescadores «Santa María del Puerto» . . . . .	X
Ayuntamiento de Marín . . . . .	-
Dirección General de Conservación de la Naturaleza . . . . .	-
Ayuntamiento de Pontevedra . . . . .	X
Cofradía de pescadores «San Andrés de Lourizán» . . . . .	-
Cofradía de pescadores «San Telmo» de Pontevedra . . . . .	-
Cofradía de pescadores «San Gregorio» de Raxó . . . . .	-

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

Subdirección General de Actuaciones en la Costa. Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente.-Se hacen las siguientes consideraciones:

Respecto al dragado del canal de acceso avisa que podría dar lugar a la desestabilización de alguna playa de la ría de Pontevedra, y destaca que este aspecto parece no haber sido estudiado.

En lo referente al material requerido para el relleno general de la explanada que se va a construir resalta que al ser la cantidad de material dragado (140.000 m<sup>3</sup>) inferior al necesario para rellenar la explanada (375.000 m<sup>3</sup>) podrían darse impactos adicionales en el lugar de extracción de los restantes 235.000 m<sup>3</sup>, ya que la memoria-resumen no precisa de donde se extraen.

Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos. Junta de Galicia.-Considera que se deberían contemplar los siguientes aspectos:

Se recoge la necesidad de evaluar especialmente las acciones del proyecto que conlleven movimientos de sedimentos y rellenos, tanto en lo que se refiere a los yacimientos de áridos como a las operaciones de dragado y de relleno, las cuales necesitan de los informes establecidos en la legislación aplicable.

El estudio de dinámica litoral se deberá realizar con modelos en tres dimensiones, dada la estratificación de la ría de Pontevedra.

Se deberá estudiar la calidad de los sedimentos a dragar, así como evaluar los impactos derivados del método de dragado y del depósito.

Estudio de la flora y fauna de todas las especies existentes en la zona y de los recursos pesqueros, así como su potencial afección.

Estudio sobre el ruido, paisaje, patrimonio, impacto sobre otras actividades económicas y aceptación o repulsa social.

Adoptar medidas correctoras y protectoras de cara a evitar la dispersión de finos.

Tanto las medidas protectoras y correctoras como las acciones previstas en el plan de vigilancia ambiental deberán ser definidas y presupuestadas, e incluidas en el proyecto definitivo.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia.-Considera que se deben tener en cuenta los aspectos ambientales ya señalados con motivo del proyecto «Muelle Este de la zona de expansión», además de los siguientes:

Justificación de la situación de la zona de almacenamiento de los cajones y bloques de hormigón, previendo posibles vertidos contaminantes.

Medidas protectoras y correctoras para evitar la dispersión de finos.

Estudios acústico.

Estudio sobre la potencial afección a los recursos marisqueros.

Cofradía de pescadores «Santa María del Puerto».-La cofradía cree positiva la ejecución de estas obras en base a la creciente demanda de un mayor número de zonas de atraque para sus embarcaciones y al incremento que se produciría en la actividad económica del puerto, generando por tanto empleo de tanta necesidad en la actualidad.

Ayuntamiento de Pontevedra.-Indica que se trata de una memoria-resumen que se encuentra sin la firma de su autor además de hacer referencia a un posterior Estudio de Impacto Ambiental, el cuál será informado según corresponda en cuanto le sea remitido.

## ANEXO II

## Descripción y justificación de la actuación

## Descripción de las obras proyectadas

Sobre la base de la nueva zona de expansión de la fase I se acomete el desarrollo portuario de la segunda fase con el objeto de obtener una mayor línea de muelles para un tráfico polivalente.

Las obras que comprende la 2.ª fase de la zona de expansión son las siguientes:

Muelles: La 2.ª fase de la zona de expansión comprende la construcción de tres alineaciones de muelle:

Muelle de 14 metros de calado y 230 metros de longitud de atraque en la prolongación del muelle norte, de 12 m de calado, de la 1.ª fase de la zona de expansión. Este muelle estará formado por cajones prefabricados de hormigón armado.

Muelle de 9 metros de calado y 55 metros de longitud de atraque en la prolongación del muelle sur, de 9 m de calado, de la 1.ª fase de la zona de expansión. Este muelle estará formado por bloques prefabricados de hormigón.

Muelle de 9 metros de calado y 180 metros de longitud de atraque en una perpendicular al anterior, que servirá de cierre a la explanada generada en esta 2.ª fase de 34.500 metros cuadrados. Este muelle estará formado por bloques prefabricados de hormigón.

El cierre de la explanada, en el límite comprendido entre este muelle y el de 14 metros de calado, se conformará mediante un dique en talud formado por un núcleo de pedraplén.

El proyecto de análisis no contempla la pavimentación del muelle dentro del proyecto, postergando esta operación según las necesidades de superficie en el puerto.

Explanada: La explanada que resulta en el trasdós de los muelles presenta una superficie total de 34.500 metros cuadrados. Esta se consigue mediante el vertido de un relleno general, formado por los productos procedentes del dragado de las cimentaciones de los muelles y de la canal de acceso. La superficie del relleno de todas las explanadas se corona de forma homogénea a la cota +5,60 m. El volumen requerido para realizar el relleno general de la explanada se cifra en 375.000 m<sup>3</sup>.

Dragados: Además del dragado en zanja para la cimentación de las tres alineaciones de muelles, el proyecto contempla dos dragados más.

El primero es un dragado en el canal de entrada hasta alcanzar la cota -12,00 m. La anchura del canal de acceso es de 100,00 m y los taludes laterales 2H: 1V. La segunda zona de dragados se extiende en la zona de atraque del muelle de 14 metros de calado, en un ancho de 40 metros paralelos al muelle y en una longitud de 230 m hasta alcanzar la cota de -14,00 m; y en el mismo ancho a la cota -12 m como canal de acceso.

La superficie de estas zonas a dragar totaliza 44.000 metros cuadrados. El volumen total de material dragado asciende a 140.000 m<sup>3</sup>.

Metodología constructiva:

Los materiales procedentes del proceso de dragado se verterán dentro del área de relleno que, una vez se empiece a delimitar con la colocación de los cajones, quedará cerrada hidrodinámicamente.

En el cierre de la explanada se emplearán láminas de geotextil que impedirá la salida de finos al exterior.

Relleno de explanadas con materiales inertes procedentes de obras situadas por la zona, sin que, en principio, se tenga que recurrir a materiales de cantera.

## ANEXO III

## Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) se estructura conforme a lo dispuesto en 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, conteniendo los respectivos capítulos de descripción y justificación del proyecto, análisis de alternativas, inventario ambiental, identificación y valoración de impactos, medidas correctoras y protectoras y programa de vigilancia ambiental, entre otros.

Inventario Ambiental.-En el estudio de impacto ambiental se realiza un inventario ambiental, destacando del mismo los siguientes aspectos:

Dinámica litoral: Para el estudio del oleaje y de las corrientes marinas se recopiló información procedente del «Programa Escorp» y, por otra parte, se simuló las corrientes mediante el modelo matemático MIKE 21. Dicho modelo se calibró en base a los datos disponibles, simulando tanto la situación actual como la proyectada para diferentes estados de

marea y vientos. Como resultado se indica que la ampliación proyectada no produce variaciones de consideración en las corrientes de la ría. Las simulaciones realizadas en la zona del banco de Placeres, señala que tampoco existen variaciones significativas, a pesar de que en esta zona las corrientes son más fuertes debido a su escasa profundidad. En todo caso las variaciones de la velocidad de la corriente con y sin proyecto son inferiores a 0,01 metros por segundo. Respecto al oleaje, las variaciones esperadas son del orden de un 2 % respecto de la situación actual, es decir, de escasa consideración.

En el anexo 4 «Alegaciones y Consultas» del estudio de impacto ambiental se justifica la utilización del modelo matemático en dos dimensiones y no en tres, como sugería la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, por considerar que los modelos en tres dimensiones, mucho más complejos y de calibración más costosa, larga y detallada, se aplican una vez que se han detectado, con modelos más sencillos, y en ciertos casos más conservativos, que pueden existir afecciones de importancia, que no es el caso.

Caracterización del material a dragar: El volumen de dragado calculado para la realización del estudio es de 140.000 m<sup>3</sup>. La superficie aproximada de dragado es de 44.000 m<sup>2</sup>. El muestreo se realizó el 23 de octubre de 2002, recogiendo las muestras con una draga tipo Van Veen desde una embarcación ligera.

La valoración de los resultados analíticos y su clasificación se realizó conforme las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles (RGMD)», basándose en la concentración media normalizada de cada contaminante. Según las citadas RGMD, los materiales a dragar se clasifican de categoría II debido a las concentraciones moderadamente elevadas de mercurio y de cadmio.

Calidad de las aguas: En primer lugar, se describe la hidrología de la ría y los vertidos industriales y urbanos que soportan sus aguas, describiendo a grandes rasgos los resultados de la Red de control y vigilancia sanitaria de la contaminación marina (RENVCAMG) de la Xunta de Galicia. A continuación describe los resultados analíticos de la campaña de muestreo de calidad de las aguas que se realizó en las mismas siete estaciones que las del programa de vigilancia ambiental del puerto llevado a cabo en el entorno de la ría durante los últimos años. En esta campaña, se determinaron las características físico-químicas, químicas y bacteriológicas. Exceptuando algunas estaciones y parámetros, donde los valores son puntualmente altos debidos a vertidos u operaciones de limpieza esporádicas, las concentraciones de estos parámetros presentaron valores normalmente aceptables, destacando, por ejemplo, que la concentración de mercurio fue en todas las ocasiones inferior a 1 microgramo por litro, y que los coliformes fecales fueron inferiores a 50 unidades formadoras de colonias por cien mililitros.

Caracterización bionómica de los fondos marinos: El estudio bionómico ha consistido en la recopilación de datos históricos y en la toma de cuatro muestras de bentos; dos en la zona a ocupar por la nueva infraestructura, y los otros en el entorno próximo portuario. Sobre estas muestras se han realizado los análisis sedimentológicos y el estudio de poblamientos bentónicos. En total se identificaron 117 ejemplares a 21 especies diferentes. Destaca la ausencia de equinodermos y la gran escasez de crustáceos localizados. También llama la atención la escasez de especies e individuos detectada, lo que es significativo de un empobrecimiento del poblamiento. De hecho, la adscripción bionómica es de fondos fangosos periportuarios.

Entre las especies detectadas se localizan un gran contingente de afinidades vasicolas, tolerantes a salinidades anómalas. Algunas de estas especies son comunes en áreas contaminadas, pero los porcentajes no son significativos por lo que su presencia no se puede considerar indicativa de polución, sino quizás de cierta alteración.

Recursos marisqueros: En este apartado se describe fundamentalmente el Banco de Placeres, el cual ocupa una superficie de 1.400.000 m<sup>2</sup> y su productividad se puede calificar como de muy buena, siendo las especies mayoritarias las almejas babosa y fina, de acuerdo con los informes de la Xunta de Galicia de septiembre de 2003. Se ofrecen datos oficiales de las capturas (Xunta de Galicia) y se realiza un análisis de la explotación, indicando que, por una parte, el banco ha aumentado su superficie posibilitando la siembra de moluscos bivalvos, y por otra, que el principal problema que plantean los mariscadores reside en el progresivo enterramiento por materiales fangosos que está sufriendo el banco a causa del cierre de los huecos de la escollera del Río Lérez, lo cual se solucionaría, a juicio de las cofradías, restaurando las aperturas de dicha escollera.

Socioeconomía del entorno del proyecto: Se describe la población, la economía regional y provincial y la importancia económica del puerto de Marín, indicando que el impacto o la influencia del puerto es muy importante sobre el municipio de Marín, tanto en el desarrollo de la población activa y foco de atracción de otros municipios, como en el desarrollo y expansión de las actividades pesqueras y las relacionadas con ellas.

Patrimonio cultural: Se indica brevemente que desde la evolución y crecimiento del puerto no se han localizado ni descubierto indicios que hagan sospechar de la existencia de restos arqueológicos subacuáticos.

Paisaje: se describe el medio perceptual y se adjuntan algunas panorámicas del entorno, indicando que la actuación propuesta se asienta sobre un medio ya modificado desde principios de siglo.

Identificación y valoración de impactos.-Los principales impactos se derivan de las siguientes acciones, tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento:

Obras de atraque y rellenos: prolongación de los nuevos muelles. Efectos: Ocupación de fondos, modificación de área litoral, modificación hidrodinámica, disminución de calidad de las aguas debida al aumento del confinamiento, vertidos al mar, alteración línea de costa y ruidos.

Ejecución de dragados y operaciones de mantenimiento para aumentar o mantener el calado. Efectos: modificación de fondos, variación hidrodinámica, resuspensión de sedimentos, dispersión de material fino y eliminación de sustratos.

Infraestructura terrestre y acondicionamiento portuario. Efectos: deterioro temporal de la calidad del aire derivada de la emisión de partículas en labores de transporte y almacenamiento de materiales a pie de obra, así como en las operaciones de relleno.

Actividad comercial y actividad industrial del puerto Efectos: vertidos al mar, ruidos, emisiones a la atmósfera, riesgo de accidentes.

La valoración de los principales impactos que se realiza en el estudio de impacto ambiental es la siguiente:

Afección al oleaje y a las corrientes marinas. Según el estudio de dinámica litoral, la construcción de los nuevos muelles y el cierre de la explanada con escollera no influirán de forma significativa en el oleaje incidente sobre el banco de Placeres (del orden del 2 % sobre la situación actual), ni sobre las corrientes marinas, ya que éstas son muy bajas en el entorno del puerto. No obstante con vientos extremos sí se apreciarían variaciones pero sin grandes diferencias respecto a viento en calma. La comparación de corrientes en la situación con proyecto y con el mismo modificado son menores de 0,01 m/s. La importancia del impacto se ha considerado como baja ya que la incidencia en la variación de corrientes tiene un carácter local, sin afectar a las corrientes marinas a nivel general de la Ría de Pontevedra.

Afección a la calidad de las aguas. Los dragados a ejecutar y las operaciones para el mantenimiento de los calados serán los principales causantes del potencial impacto sobre la calidad de las aguas, ya que crearán incrementos puntuales de turbidez debido a la resuspensión de finos, aunque las concentraciones esperadas de sólidos en suspensión no son graves, hay que tener en cuenta la existencia de metales pesados en parte de los sedimentos a dragar. La utilización de barreras durante los dragados, tal como se ha realizado para la fase I, minimizará este impacto.

En el EsIA no se estiman vertidos directos a la ría procedentes de la zona de ampliación, dado que no se desarrollan instalaciones que generen aguas residuales. Indica, además, que en la zona de expansión de la Fase I se está construyendo una Red de Saneamiento que permitirá conectar cualquier red de saneamiento o pluviales.

Afección a las comunidades bentónicas y recursos marisqueros. La ejecución de dragados va a dar lugar a la resuspensión de sedimentos marinos y, por tanto, a la dispersión de materiales finos. La turbidez afectará a las especies algas de régimen fotófilo y la deposición del sedimento resuspendido provocará enterramiento de superficies. En el caso concreto del Puerto de Marín cobran especial importancia las concentraciones de Hg, Ni y Pb, debido a las actividades industriales de la zona. El EsIA valora este impacto como temporal y reversible, salvo una posible contaminación de la biota con los metales pesados resuspendidos, en la que la reversibilidad sería más lenta. No obstante con las medidas correctoras propuestas, estos impactos se verán reducidos. Así, por ejemplo, en el Banco de Placeres, el estudio señala el bajo impacto causado por la 1.<sup>a</sup> fase de ampliación y la escasa acumulación de metales pesados en los moluscos recolectados durante el programa de Vigilancia y Seguimiento llevado a cabo.

Niveles sonoros. Según expone el estudio, se puede producir un aumento de los niveles fónicos, derivado del incremento del tráfico de maquinaria durante la fase de construcción y de la transferencia de carga durante la fase de explotación. No obstante, indica que no se espera que durante los trabajos de construcción se incrementen de forma significativa los niveles sonoros en el área residencial más cercana (zona II) durante el período diurno, habida cuenta de que esta fase está más alejada del casco urbano que la fase I, recientemente finalizada. Respecto a la fase de explotación, se exponen los mismos argumentos, indicando que el área residencial está aún más alejada de la zona de carga y descarga de buques.

Afección a la atmósfera. Durante la fase de construcción el impacto puede considerarse como moderado, siempre que se incorporen las medidas correctoras que se detallan más adelante. Durante la fase de explotación, el impacto dependerá del tipo de mercancía, aunque si se considera

una continuidad con el tipo de mercancía manejada en el nuevo muelle, los incrementos en el volumen no provocarán efectos indeseables.

Medidas protectoras y correctoras.—Destacan por su importancia las siguientes medidas:

Se recomienda que se implante un Sistema de Gestión Medioambiental para la fase de funcionamiento. Durante la construcción, se exigirá al contratista de las obras que cuente con un Sistema de Gestión Medioambiental para el desarrollo de las mismas, acreditado mediante la certificación de un organismo oficial. Esta exigencia quedará reflejada en el Pliego de condiciones de contratación.

Siempre que la técnica lo permita, deberá escogerse aquel sistema de dragado que minimice al máximo la resuspensión de los materiales finos. Se recomienda adoptar medidas como el empleo de pantallas protectoras cerradas alrededor de la cuchara de la draga y no dragar con alturas de ola de más de 1 metro y con vientos de componente oeste superiores a 20 km/hora, ya que reducen la eficacia de las barreras antiturbidez.

Deberán disponerse barreras antidispersión en las zonas de vertido de materiales, para así reducir el impacto sobre comunidades bentónicas.

Para minimizar el ruido los trabajos se realizarán en período diurno, se ubicarán las zonas de acopios alejadas de zonas sensibles, se buscará el mejor diseño de los edificios de modo que actúen como pantallas acústicas y se contemplará en el proyecto el diseño de barreras vegetales.

Respecto a las emisiones a la atmósfera se seleccionará el área de almacenamiento de materiales, se cubrirán los remolques en los camiones y se aplicarán riegos de imprimación.

En lo referente a la protección de los recursos pesqueros, se plantean como medidas correctoras el delimitar y señalizar correctamente las zonas de trabajo y mantener al sector pesquero informado de las actividades a realizar.

El presupuesto estimado de las medidas correctoras consistentes en la planificación de accesos rodados y en la moderación de las operaciones de dragado es de unos 46.000 euros. No se incluye la implantación del sistema de gestión medioambiental por estar ya en marcha ni la reducción de sólidos en suspensión porque depende de la tecnología a aplicar.

Programa de Vigilancia Ambiental.—El Programa de Vigilancia realizará el seguimiento de los siguientes aspectos:

#### Calidad de las aguas y seguimiento del dragado:

La calidad de las aguas se vigilará durante el período de ejecución de las obras por medio de campañas periódicas de control y toma de muestras de aguas. El número de campañas se adecuará a la duración del período de dragados y rellenos, así como a la planificación en el cronograma del proyecto de las distintas unidades constructivas. Al menos se deberán realizar tres campañas. Se deberá realizar una campaña antes del comienzo de la fase de dragado (situación cero) y el resto mediadas las obras, con el fin de ir constatando sus efectos.

Se analizarán aquellos parámetros necesarios de acuerdo con los resultados e indicios encontrados durante el seguimiento, como pueden ser: temperatura, oxígeno disuelto, conductividad, salinidad, etc.

Se hace necesaria la implantación de un Plan de Gestión y Vigilancia a corto plazo específico para las operaciones de dragado. Este plan ha de garantizar que el dragado y la descarga del material dragado se realizan dentro de la zona establecida y con los medios o sistemas previstos. Debe evaluar los efectos del vertido sobre la masa de agua del entorno, determinándose para ello mediante inspección visual la extensión y características de la pluma de sólidos, y mediante la toma de muestras de aguas.

El aumento de los sólidos en suspensión por encima de los límites fijados implicará la paralización de los dragados hasta que la aplicación de las nuevas medidas antiturbidez o la variación de las condiciones meteorológicas permitan reiniciar las operaciones de dragado. Se incidirá de igual modo en los contenidos de mercurio de las aguas.

Se prestará, además, especial atención a las condiciones hidrodinámicas en el momento de la ejecución del dragado y vertido, señalándose las condiciones de vientos, estado de la mar y dirección de la corriente superficial durante el período de seguimiento.

#### Recursos marisqueros: Banco de Placeres:

Con el fin de determinar el nivel de impacto sobre la actividad pesquera sería conveniente mantener el Plan de Seguimiento Ambiental llevado hasta la fecha, en el que se realizaba un seguimiento de la columna de agua, de los sedimentos y de los ejemplares de bivalvos de interés comercial. De este modo se aprovecharían y complementarían los registros históricos ya existentes.

Sería conveniente llevar a cabo un seguimiento de las capturas de marisqueo llevadas en el Banco de Placeres, que pudiese detectar una disminución de población del mismo, si se diese dicha situación, y de un seguimiento de la comunidad bentónica con especial atención a las concentraciones de Hg, Ni y Pb presentes en los organismos que pudieran

informar acerca de la posible remoción de metales pesados del sedimento.

#### Niveles fónicos: Estudio Acústico:

El estudio acústico constará de memoria con la descripción de las obras proyectadas, horarios previstos y niveles sonoros de emisión, además de incluir un presupuesto detallado y planos de situación de las obras respecto a las zonas de mayor sensibilidad.

El plan de vigilancia sobre los niveles fónicos continuará con las mediciones iniciadas en 1999 con motivo de las obras de la 1.ª fase de ampliación. Se realizará un seguimiento mensual de los niveles de ruido en estaciones representativas que permitan evaluar los niveles fónicos, se mantienen parte de las estaciones de vigilancia de la fase I y se incluyen otras dos nuevas, que se ubicarán sobre la explanada rellenada durante la fase I, para evaluar la incidencia del ruido de la nueva fase de obras.

Durante la fase de explotación la vigilancia continuará a través de un seguimiento que deberá estar contemplado en el Sistema de Gestión Medioambiental implementado por el puerto.

De forma complementaria a estos registros se realizarán aforos de tráfico rodado para evaluar la incidencia de las obras sobre el tráfico global de Marín y su aportación a los niveles fónicos. Se establecerán tres estaciones de aforo del tráfico: una a la entrada de Marín, otra a la entrada del puerto y otra en el acceso exclusivo a la zona de obras.

#### Atmósfera:

Durante la fase de construcción se vigilará el deterioro de la calidad del aire por la presencia de polvos en suspensión. Se realizará de forma visual controlando que no se forman excesivas nubes de partículas en suspensión.

Se prestará especial atención a las variables meteorológicas de viento, humedad relativa y temperatura, anticipando en la medida de lo posible las situaciones desfavorables; lo que permitirá tomar medidas preventivas o correctoras como el riego de los finos, cubrimiento de los materiales, etc.

Patrimonio arqueológico: El Programa de Vigilancia del patrimonio arqueológico se desarrollará durante la fase de construcción y en todas aquellas actividades que puedan tener repercusión sobre la arqueología en sus diferentes aspectos. El seguimiento arqueológico subacuático se llevará a cabo en los trabajos de dragado sobre fondos sedimentarios mediante visitas técnicas de un arqueólogo especialista. En el caso de aparecer evidencias de restos arqueológicos, el control sería continuado.

El presupuesto estimado del plan de vigilancia ambiental es de 90.000 euros, e incluye el seguimiento de la calidad de las aguas (32.000 €), de los recursos marisqueros (24.000 €), niveles fónicos (28.000 €) y el seguimiento arqueológico (6.000 €). No se incluye el seguimiento de la calidad del aire por estar incluido en los costes generales del proyecto.

El estudio de impacto ambiental concluye con el documento de síntesis y los siguientes cuatro anexos: estudio hidrodinámico, estudio de propagación del oleaje, caracterización del material dragado y contestaciones a las cuestiones planteadas durante el período de consultas.

## BANCO DE ESPAÑA

15420

*RESOLUCIÓN de 15 de septiembre de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 15 de septiembre de 2005, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

#### CAMBIOS

1 euro =	1,2223	dólares USA.
1 euro =	134,89	yenes japoneses.
1 euro =	0,5729	libras chipriotas.
1 euro =	29,283	coronas checas.
1 euro =	7,4560	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,67650	libras esterlinas.
1 euro =	245,29	forints húngaros.