

aprovechando la conducción existente entre Carboneras y la balsa de Venta del Pobre, desde la cual una conducción, siguiendo el corredor de la autopista A-7 partiría hasta el Embalse de las Cuevas, concretamente hasta las proximidades de la cola del embalse.

Por la costa: Esta opción, al discurrir paralela a la costa, desde la Desaladora de Carboneras, iría conectando con las redes de distribución de los municipios del litoral del Levante Almeriense, que demandan el suministro. De este modo se podría garantizar con mayor certeza el suministro, al conectar la anterior conducción con la futura Planta Desaladora del Bajo Almanzora, con lo cual si se produjera un mal funcionamiento de uno de los dos puntos de producción podría garantizarse el suministro de abastecimiento, haciendo la conducción reversible. La unión con el embalse se llevaría a cabo prolongando la conducción desde la desaladora hasta el Embalse de Cuevas. Este tramo discurriría por una zona de dominio público del río Almanzora.

En el estudio de impacto ambiental se ha optado por la opción de ir paralela a la costa, porque da mayor garantía de suministro para abastecimiento y para regadío. Además de suponer una mayor facilidad para la conexión con las redes de distribución de abastecimiento de los municipios del Levante Almeriense.

Dentro de la opción elegida se planearon dos alternativas (alternativas 2 y 3) que se diferencian en distintos puntos del proyecto, como son la ubicación del punto de captación de agua. Mientras en la alternativa 2 partiría del depósito municipal de Carboneras, en la alternativa 3, lo haría desde la balsa de agua producto de la Desaladora de Carboneras. También se diferencian en que la alternativa 3 aprovecharía el corredor abierto por la carretera variante de Mojácar, opción que supondría una menor cota que la alternativa 2.

Por tanto, de las tres alternativas planteadas, en el proyecto en el EsIA se considera más adecuada la número 3, ya que la mayor parte de su trazado se sitúa próxima a infraestructuras existentes (conducciones y carreteras), evitando entrar en el hábitat prioritario 42011 «Mayteno-Periplocetum angustifoliae».

c) fase de consulta y participación: Durante el periodo de información pública se han formulado 16 alegaciones, de las cuales, se destacan por su contenido ambiental o porque pueden afectar al proyecto las siguientes:

El Ayuntamiento de Carboneras se opone a la alternativa elegida argumentando el gravamen que supondría a las instalaciones existentes y que coartan el futuro desarrollo del municipio. Además señala la afección a espacios protegidos.

En lo referente a la afección a espacios protegidos, el estudio de impacto ambiental ya la considera. No obstante, la afección será temporal, ya que se trata de una tubería enterrada en zanja.

El Ayuntamiento de Vera propone un nuevo trazado debido a la ocupación actual por conducciones, a ambos lados de la carretera ALP-118 entre la rotonda de Puerto Rey y el límite del término de Vera con el de Cuevas de Almanzora. Esta modificación será aceptada a posteriori por el promotor.

d) Información Complementaria: Para completar la información contenida en el estudio de impacto ambiental, el 13 de diciembre de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó una información complementaria a la contenida en el citado estudio. En la respuesta el promotor informa que:

Se jalonará durante las obras la franja de ocupación entre los pp.kk. 5+000 y 13+000 que se corresponde con el paso por el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar (LIC y ZEPa ES0000046) y la Sierra de Cabrera-Bedar (LIC ES6110005).

Para el tramo comprendido entre los pp.kk. 5+000 y 10+250 incluido dentro de la ZEPa/LIC Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, se diseñará un calendario de obras durante los meses de marzo y junio, que respete el periodo de cortejo, nidificación y cría para la avifauna protegida en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

El material extraído se reutilizará para la creación de un sustrato favorable de acogida para plantaciones e hidrosiembras.

Se evitará la pérdida de especies vegetales mediante el indulto, encañamiento, mantenimiento y definitivo trasplante de especies arbóreas y arbustivas de alto interés ecológico que se vean directamente afectadas por las obras.

Se garantiza la no afección a la Tortuga mora (testudo graeca). Aún así el promotor establece una serie de medidas preventivas y correctoras, tanto antes como después de las obras. En coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Estas medidas son:

Antes de iniciar las obras se identificarán las áreas de afección potencial y las acciones que puedan generar impactos, con el fin de minimizar estas afecciones.

Durante las obras se evitarán afecciones a las zonas de nidificación identificadas; se jalonarán las áreas sensibles, prohibiendo el tránsito de maquinaria, la ubicación de zonas de acopio, parques de maquinaria e ins-

talaciones auxiliares. Si el estudio previo evidencia la presencia de ejemplares de tortuga mora que pudieran verse afectados directamente por las obras, se propondrá una cronología en las obras de estos tramos concretos, que será coordinado con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Para compensar la pérdida de hábitats vegetales terrestres para la fauna, causada por el movimiento de tierras, se han adoptado medidas de revegetación con especies autóctonas que permitan la recuperación de los hábitats alterados.

Se realizarán recorridos previos a las obras con objeto de identificar posibles ejemplares y proceder a su traslado temporal hasta la finalización de las mismas, que estará condicionado a las características poblacionales, realizándose entre las que sean genéticamente compatibles.

Los tramos de zanjas que permanecerán abiertos serán tramos de pequeña longitud y por periodos cortos, lo que minimizará la afección sobre posibles ejemplares y sobre la fauna en general.

Se realizarán controles periódicos que permitan detectar y rescatar ejemplares que pudieran caer y quedar atrapados en las zanjas durante la construcción.

Se modifica el trazado de la conducción en el municipio de Vera en respuesta a la alegación presentada por el Ayuntamiento de dicho municipio. El trazado previsto es modificado abandonando el corredor de la carretera ALP-118 a la altura de la rotonda Puerto Rey, en el municipio de Vera, situada entre los pp.kk. 31+500 y 32+000 tomando la carretera de Puerto Rey para discurrir por el vial de los Sistemas Generales del Plan Especial de la Costa de Vera hasta la glorieta nº5. En este punto cambiaría de dirección para discurrir por el vial A hasta la glorieta nº9 donde vuelve a cambiar de dirección discurriendo por el vial 5 hasta la glorieta nº 2, lugar donde recupera el trazado original del proyecto informativo.

En este mismo informe el promotor señala que este nuevo trazado no presenta efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, teniendo en cuenta los controles y medidas correctoras presentadas.

6. Condiciones específicas de protección ambiental.-Para el tramo que transcurre a través del LIC-ZEPa Cabo de Gata-Níjar y la Sierra de Cabrera-Bedar, se diseñará en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía un calendario de obras con objeto de evitar afecciones durante el periodo de cortejo, nidificación y cría de la avifauna protegida.

Durante las obras se llevará a cabo un seguimiento por especialistas que emitirá informes semanales sobre la afección de las obras a hábitats y/o especies de interés por los que los mencionados espacios naturales han sido declarados. Si del seguimiento se detectará variación apreciable en el comportamiento de alguna especie por la ejecución de las obras, se tomarán las medidas precautorias convenientes de acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

7. Conclusión.-Analizada la documentación del expediente y la información complementaria solicitada, 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 9 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Interconexión Carboneras-Cuevas de Almanzora (Almería)», concluyendo que el trazado definido por la alternativa 3, propuesta por el promotor, con la modificación referida en la población de Vera, es el más favorable ambientalmente, al discurrir la mayor parte de la conducción próxima a infraestructuras existentes.

En la alternativa propuesta no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente ni sobre los valores que han motivado la propuesta de los espacios referidos para su inclusión en la Red Natura 2000, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor y las incluidas en la presente Resolución.

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, y se comunica a ACUAMED, S. A. para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 13 de febrero de 2006.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4573

RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de «prolongación sur del muelle de Ribera y ensanchamiento de la alineación del dique del Puerto de Santa Cruz de la Palma», promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Prolongación Sur del muelle de Ribera y ensanchamiento de la alineación del dique del Puerto de Santa Cruz de la Palma» se encuentra comprendido en el apartado k, del grupo 9, del anexo II: «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 Real Decreto Legislativo antes referido.

Con fecha 11 de octubre de 2004 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el documento relativo al proyecto enviada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Dicho documento incluye el objeto y la descripción del proyecto, y evalúa los impactos siguiendo fielmente los criterios de selección del anexo III de la Ley 6/2001. Además incluye en su anexo I una copia de la Resolución, de 11 de marzo de 1998, de la Dirección general de calidad y Evaluación Ambiental, sobre la evaluación ambiental del proyecto «Prolongación del muelle de Ribera del Puerto de Santa Cruz de la Palma».

El proyecto «Prolongación Sur del muelle de Ribera y ensanchamiento de la alineación del dique del Puerto de Santa Cruz de la Palma» tiene como objetivo mejorar la explotación del puerto de Santa Cruz de la Palma. Las obras consisten en la prolongación Sur del Muelle de Ribera y el ensanchamiento de la alineación intermedia del dique del Puerto de Santa Cruz de La Palma. La obra de prolongación del muelle de ribera es una ampliación en dirección sur del muelle de Ribera actual en una longitud de 78 m. La solución estructural desarrollada es un muelle de gravedad con paramento antirreflejante discontinuo en la zona de carrera de marea. La ampliación se diseña para permitir el atraque de embarcaciones de 35000 TPM con calado en bajamar de 12 m y cota de coronación +4,5 referida a la bajamar viva equinoccial. La sección tipo se diseña mediante bloques prefabricados aligerados que se disponen desde la cota -12,0 hasta la cota 0,00 en una longitud de 68 m. El enlace con el muelle existente conduce al diseño de una sección tipo de transición con bloques cimentados a la cota -9,60 en una longitud de 8 m, además de un cierre de 2 m de longitud de hormigón «in situ».

Las obras de ensanchamiento de la alineación intermedia del dique del puerto consisten en un muelle de bloques en dos alineaciones: una primera de 136,48 m habilitando un calado de 14,00 m (Alineación 1) y una segunda de 45,27 m con calado de 10,00 m (Alineación 2), siendo ambas prolongaciones de alineaciones existentes. A partir de 90,00 m desde el vértice de cambio de alineaciones se realizará una sección de hormigón sumergido cosida al dique existente. Se completará el proyecto con la instalación de defensas y bolardos.

El análisis ambiental realizado en el capítulo 5 del documento mencionado antes contiene los siguientes aspectos:

1. Características del proyecto

1.1 Tamaño del proyecto.—El área a generar por los proyectos es de 3.400 m² en el Muelle Polivalente (incremento de superficie en dicho muelle de 8 %) y de 4.186 m² en el Dique exterior.

1.2 Acumulación con otros proyectos.—Tanto la prolongación del Muelle de Ribera como el ensanchamiento del Dique exterior permitirán un uso más intensivo del actual Puerto siendo éste el único efecto acumulativo en fase de servicio de ambos proyectos.

En la actualidad se está ejecutando el proyecto «Atrache Ro-Ro y dique de cierre de la dársena de embarcaciones menores del Puerto de Santa Cruz de La Palma» que tiene previsto finalizar en Marzo de 2005. Por lo tanto, en fase de obras, no habrá proyectos de similares características en el Puerto de Santa Cruz de La Palma que puedan suponer acumulación de impactos sobre el medio. Únicamente la ejecución simultánea de los proyectos incluidos en la presente Memoria Resumen que se tratarán como grupo de obras.

1.3. Utilización de los recursos naturales.—Los recursos naturales a emplear en estos proyectos son el agua, los áridos para hormigones y las

escolleras y productos de relleno. Los volúmenes totales de todos ellos son de muy poca entidad:

Relleno general: 54.240 m³.
 Relleno seleccionado: 57.650 m³.
 Todo uno: 62.895 m³.
 Pedraplén: 33.670 m³.
 Escollera hasta 300 Kg: 35.500 m³.
 Escollera > 1 ton: 54.410 m³.
 Hormigón: 38.395 m³.

1.4 La generación de residuos.—Dadas las características de los proyectos, no se prevé una generación de residuos significativa por las obras. Tan sólo puede ser previsible la obtención de materiales de desecho que puedan estar depositados en el fondo de la Dársena, como consecuencia de un aporte antrópico o por las aguas de escorrentía. Dicho material será transportado al vertedero legalizado más próximo.

Por otro lado al ser la ampliación propuesta en los proyectos de la presente Memoria Resumen para dar servicio al mismo tipo de actividades y de barcos no se prevé generación de residuos debidos a la puesta en servicio del proyecto más del incremento que suponga una explotación más intensiva del Puerto.

1.5 Contaminación y otros inconvenientes.—Al igual que en el punto anterior, la ampliación del Puerto incluida en los proyectos contemplados no supone ninguna actividad nueva en fase de explotación. Por tanto no implica ningún riesgo de contaminación adicional a la propia de la actividad portuaria en el Puerto de Santa Cruz de La Palma, salvo en el incremento que lleve asociado la explotación más intensiva del Puerto.

La contaminación generada por las actividades portuarias en la actualidad se puede calificar como de insignificante.

En fase de obras no se prevé una emisión significativa de gases y partículas a la atmósfera. Igualmente tampoco es previsible que las actuaciones constituyan una fuente de contaminación marina. En este último sentido, tan solo es destacable la generación de una «pluma» de material fino que se producirá en el momento del vertido del material y que desaparecerá al decantar el material. Dicha pluma será de pequeño tamaño y en todo caso quedará acotada dentro de los límites de la dársena dada la existencia de barreras físicas (estructuras portuarias) que impiden su prolongación hacia el exterior de la misma.

2. Ubicación del proyecto

2.1 Uso existente del suelo.—Dentro de la zona de actuaciones no se desarrolla ningún uso tradicional, salvo el que deriva de las propias actividades portuarias. Por tanto en este sentido se trata de unos proyectos totalmente inocuos.

Dentro de la zona los recursos naturales presumiblemente afectados son escasos. El medio terrestre no presenta especiales valores en este sentido, mientras en el ámbito marino los estudios bionómicos incluidos en el «Estudio Complementario al Estudio de Impacto Ambiental de la Ampliación del Puerto de Santa Cruz de La Palma» no revelan la existencia de elementos de especial interés por su rareza.

2.2 Capacidad de carga del medio natural.—Como cabría esperar de un ámbito portuario, el medio natural en la zona se encuentra profundamente degradado en todo caso condicionado a una presencia humana constante. Ello supone que la capacidad de carga sea elevada y totalmente capaz de asumir las actuaciones propuestas.

No existen antecedentes de que en la zona se hayan sobrepasado límites de calidad medioambiental establecidos en la legislación comunitaria en cuanto a contaminación de las aguas, polución atmosférica o emisiones sonoras. Además, las actuaciones derivadas de los proyectos incluidos en la presente Memoria Resumen no suponen afecciones que puedan incrementar los valores actuales por encima de los umbrales admisibles.

3. Características del potencial impacto

3.1 Extensión, magnitud y complejidad del impacto.—El puerto de Santa Cruz de La Palma se ubica en el litoral de Santa Cruz de La Palma, capital de la Isla y lugar de habitación de casi 25.000 personas. No obstante el proyecto se desarrolla dentro de un ámbito portuario tratándose de actuaciones relegadas al medio acuático y para las que no se supone afección directa sobre la población residente. Además, el proyecto afecta a una superficie marina relativamente pequeña (265.000 m²) y las propias características de las actuaciones propician que la población residente en Santa Cruz de La Palma no se vea afectada por las mismas.

El único impacto previsible es que, siempre que se realizan vertidos al mar, se produce una capa de sedimento fino superficial que, aunque sea en cantidades mínimas, supone un impacto sobre las características físicas del agua del mar (incremento de sólidos en suspensión que provocan el enturbiamiento del agua). Esta capa de material fino terminará decantando en el mismo fondo del cual será retirado con posterioridad, por lo

que el impacto sobre el fondo se puede considerar despreciable. Asimismo, las consecuencias de este impacto se minimizan atendiendo a la pobreza biótica de las aguas del puerto.

A este impacto habría que sumar el riesgo de eventuales pérdidas de combustibles, aceites u otros elementos contaminantes procedentes de la maquinaria adscrita a la obra. Considerando que se tomarán todas las medidas posibles en cuanto a mantenimiento y supervisión de la maquinaria, la incidencia de este impacto debe considerarse también de muy baja entidad, ya que en el peor de los supuestos los posibles vertidos accidentales serán puntuales y de escasa magnitud.

Los impactos señalados en apartados precedentes se presentan con una probabilidad variable de suceder. De esta forma, la formación de la «pluma» de finos en suspensión es un hecho predecible con total seguridad, mientras que la contaminación por vertidos accidentales tiene un carácter eventual y estocástico.

La duración de los citados impactos será, como mucho, de 22 meses (plazo de ejecución del proyecto) y su frecuencia será diaria. Los efectos de la suspensión de finos y eventuales vertidos accidentales son reversibles a corto y medio plazo, sobre todo a la finalización de las obras, con el cese de la causa que los produjo.

Con fecha 26 de octubre de 2004 se consultó a la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias, Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife, Dirección General de Costas, Dirección General para la Biodiversidad, Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, Ecologistas en Acción, Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.), y Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (A.T.A.N.).

La Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Canarias considera que la zona de ejecución del proyecto no queda incluida en ningún área de especial protección designada en aplicación de las Directivas Habitats y/o Aves, así como tampoco en ningún humedal del Convenio Ramsar. También deducen del contenido de la Memoria Resumen que no habrá efectos adversos significativos sobre el Medio Ambiente. No obstante lo anterior, emiten las siguientes sugerencias para minimizar los potenciales impactos ambientales:

Minimizar el uso de todo uno de cantera y, si fuese posible, sustituir el mismo por áridos de mayor granulometría, con objeto de disminuir la pluma de turbidez generada.

Maximizar la reutilización en la propia obra de los productos obtenidos en el dragado, para evitar su traslado a vertederos autorizados y la necesidad de extracción de mayores cantidades de material de cantera.

En la medida que sea posible, la actual escollera de protección presente en el Muelle de Ribera deberá ser reutilizada en las obras descritas y contempladas en el proyecto, para así reducir los recursos naturales a extraer de canteras autorizadas.

Por último, destacan que, con independencia de todo lo anterior, el proyecto en cuestión, en aplicación de artículo 7.4 de la Ley 11/1990 de 13 de Julio, de Prevención del Impacto Ecológico, debe someterse a Evaluación de Impacto ambiental, por estar comprendido en su Anexo III, apartado 6. (En caso de ser un no sometimiento según la legislación estatal, ha de actuar como órgano ambiental la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias, como establece el artículo 20.2 de la citada Ley.)

La Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda considera que se debería tener en cuenta las previsiones al tráfico rodado, durante la realización de las obras, y en su definitiva puesta en servicio. También consideran que se deberían recoger las referencias urbanísticas de Planeamiento Territorial y Urbanístico y demás circunstancias que permitan estimar su relación con el proyecto. Además proponen que se debería aportar datos y previsiones en lo relativo a la necesidad de utilizar préstamos o la existencia de excedentes de tierras y a las soluciones previstas al respecto mediante la utilización de canteras y vertidos, así como concretar los materiales de construcción utilizables, sus calidades y los procedimientos previstos de puesta en obra, de modo que quepa formular una estimación de las posibles consecuencias ambientales del proyecto en consideración. Por último, consideran que se debería prever e incluir las posibles obras e instalaciones auxiliares significativas por su especial capacidad de impacto ambiental o que deriven de procedimientos constructivos no habituales.

Con fecha 22 de abril de 2005, se da traslado de las contestaciones recibidas a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Con fecha 5 de mayo de 2005 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento remitido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en el que, en atención a las consultas realizadas y con objeto de minimizar los efectos ambientales, se compromete a efectuar las siguientes medidas:

Redactar, y aplicar durante las obras, un Programa de Seguimiento Ambiental con el mismo grado de control que obras de similares características y sometidas recientemente a tramitación reglada de Impacto Ambiental.

Fijar, como condición de ejecución de las obras, la necesidad de realizar cierres perimetrales previamente a la ejecución del relleno general para formación de explanadas.

Reutilizar, dentro de las propias obras, tanto los materiales de dragado como los de demolición.

Recuperar y reutilizar la escollera que, en la actualidad, protege la Explanada del Muelle de Ribera que, de no recuperarse, quedaría enterrada, disminuyendo así las necesidades de obtener escolleras para las obras.

Realizar un estudio del tráfico, sobre la incidencia del tráfico de las obras en las vías de acceso y en el propio Puerto, y proponer las medidas y señalización correspondiente.

Incorporar en la documentación objeto de contratación los condicionantes que se derivan del compromiso establecido en este escrito y las medidas correctoras que, con carácter general, la Autoridad Portuaria viene aplicando a obras marítimas de similares características.

Con fecha 1 de diciembre de 2005, se remite un escrito a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias en el que se solicita que informe sobre la necesidad o no de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, habida cuenta la publicación del Decreto 52/2005, por el que aprueba el reglamento de desarrollo y ejecución de la ley de puertos de Canarias, donde se fijan unos umbrales para sometimiento a evaluación de impacto ambiental que no son superados por esta actuación.

En el escrito de contestación, de fecha 24 de enero de 2006, la citada Viceconsejería manifiesta que el proyecto no va a suponer efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, según se desprende de la memoria resumen, y por tanto no parece necesario su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, especialmente los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo y considerando las respuestas recibidas, 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, 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 este Ministerio de fecha 10 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Prolongación Sur del Muelle de Ribera y Ensanchamiento de la alineación del dique del Puerto de Santa Cruz de la Palma».

Madrid, 13 de febrero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4574

RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Plan coordinado de obras de la 2.ª parte, 2.ª fase de la zona regable del Canal del Cinca (Huesca)», sector XX bis «El Tormillo», promovido por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

1. Objeto, justificación y localización del proyecto

El proyecto, promovido por la Confederación Hidrográfica del Ebro, cuyo órgano sustantivo es la Dirección General del Agua, tiene por objeto continuar con la transformación a zona regable, que ha sufrido el Canal del Cinca (Huesca). En la actualidad, la zona declarada regable del Canal del Cinca se encuentra transformada, excepto el sector XX-bis, objeto de este proyecto.

La zona de estudio se localiza en la Cuenca del Ebro, al sureste de la provincia de Huesca, englobando a los núcleos urbanos de Terreu, El Tormillo y La Masadera. Tiene una extensión de 2.855 ha, de las que 1.449 se consideran regables.

2. Descripción del proyecto

Los datos esenciales que describen el proyecto son los siguientes:

Balsa de regulación de 50.000 m³ de capacidad, a la cota 450 m, abastecida mediante un bombeo de 265 m de longitud y de 3,3 m³/s de caudal desde la acequia de Pertusa, empleando tubería de 800 mm de diámetro.

La línea eléctrica necesaria, de 15 kv, tendrá una longitud de 800 m. Se implantarán 59.388 m de tuberías de diámetros comprendidos entre 150 y 1.100 mm. Los desagües tendrán una longitud total de 19.135 m