

Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 28 de noviembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

1705

RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Ampliación del Puerto de Arrecife».

La presente Resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. Objeto, justificación y localización. Promotor y órgano sustantivo

El presente proyecto tiene por objeto la ampliación de las zonas de puerto de Arrecife conocidas como Naos y Los Mármoles. Dicha ampliación concierne a las obras de abrigo, superficie de explanadas y líneas de atraque, y se justifica por el importante incremento del tráfico de mercancías y pasajeros, el cual se ha triplicado en los últimos diez años. Así mismo, dentro de este proyecto básico, se reordenan y optimizan los usos portuarios, habida cuenta de los nuevos tráficos surgentes, de las actuaciones puerto-ciudad y de la disminución de las actividades pesqueras. Concretamente los objetivos de este proyecto son los siguientes: concentrar el tráfico portuario de mercancías en Los Mármoles, y el de pasajeros y cruceros en la zona de Naos, fomentar el uso náutico deportivo, garantizar la comunicación permanente de la isla con el exterior mediante buques Ro-Ro y mejorar la capacidad y operatividad de la terminal de contenedores. El proceso de elaboración del presente proyecto básico ha coincidido temporalmente con la tramitación de otros instrumentos de planificación portuaria y urbanística, tales como el Plan Director de Infraestructuras del puerto de Arrecife, y ha proporcionado en el proceso una participación ciudadana añadida a través de instituciones públicas, administraciones locales y diversos agentes involucrados (Ayuntamiento de Arrecife, Cabildo de Lanzarote, prácticos, consignatarios, etc.). Así mismo, se ha tenido en cuenta lo desarrollado y decidido por el proyecto ganador del concurso de ideas «Puerto-Ciudad» para la zona de Naos.

El puerto de Arrecife se localiza al SE de la isla de Lanzarote, ocupando unos 3 km de borde litoral, tras el cual se desarrolla la ciudad de Arrecife, capital de Lanzarote. Las actuaciones proyectadas no suponen una mayor ocupación de borde litoral.

El promotor y el órgano sustantivo es la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

2. Tramitación

El 15 de noviembre de 2004 se inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, consultándose a 18 organismos, instituciones y asociaciones. El 11 de marzo de 2005 se recibió la contestación de la Viceconsejería de Medio Ambiente en la que señalaba la similitud entre el proyecto básico de ampliación del Puerto de Arrecife y el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Arrecife, ambos en tramitación. Ante esta situación, se consultó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas por si era de aplicación la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de determinados planes y programas. La Autoridad Portuaria de Las Palmas señaló que la tramitación del mencionado Plan se inició el 30 de junio de 2004, es decir, antes del 21 de julio de 2004, fecha límite indicada en la Directiva 2001/42/CE.

Con fecha 3 de junio de 2005 se dio traslado de las contestaciones recibidas a la Autoridad Portuaria de Las Palmas. El expediente, procedente de Puertos del Estado y consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública, se recibió el 20 de julio de 2006. Posteriormente, el 9 de agosto de 2006 se recibió un escrito de Puertos del Estado al que adjuntaba la conformidad del Cabildo de Lanzarote a las sugerencias realizadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas sobre el estudio arqueológico a realizar durante la ejecución de las obras.

El 8 de septiembre de 2006 se solicitó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas aclaración de algunos aspectos ambientales del proyecto. A tales efectos, el 28 de septiembre de 2006 se recibió el documento «Anexo al estudio de impacto ambiental del proyecto básico de ampliación del puerto de Arrecife».

3. Descripción del proyecto

El proyecto básico está dividido en cuatro fases consecutivas. Las fases I y II se dividen en varias subfases porque consisten en obras que se realizan prácticamente a la vez en dos o más sitios diferentes del puerto. Las fases III y IV consisten en obras que se realizan en una sola ubicación (véase croquis).

Fase I. Comprende las subfases I-A y I-B.

Subfase I-A (nueva terminal de cruceros y puerto deportivo).

Consiste en la creación de una explanada y formación de muelles a lo largo del último tercio del dique de abrigo de la zona o puerto de Naos, lo cual constituirá la nueva terminal de cruceros y el puerto deportivo. Los dos muelles proyectados discurren sensiblemente paralelos a ambos lados del actual dique de abrigo de Naos, de tal forma que habrá que demoler el tramo de espaldón correspondiente y eliminar parte de la escollera de protección existente. Ambos muelles serán de hormigón en masa sobre cajones sumergidos cimentados sobre una banqueta de escollera sobre la que se construye la superestructura. El muelle exterior, o de cruceros, tendrá una longitud aproximada de 600 m y el más interno, o deportivo, de unos 650 m. La superficie generada entre ambos muelles es de unos 53.300 m². El volumen de dragado es de unos 250.000 m³. Esta subfase se completa con las obras de defensa en talud de escollera que cierran la explanada por el lado norte, en el extremo de ambos muelles, y con un cierre sur, también en talud de escollera, que delimita el contorno de la explanada.

Subfase I-B (ampliación del muelle de los Mármoles).

Consiste en la prolongación del muelle del dique de abrigo de la zona de Los Mármoles, en una longitud aproximada de 350 m, es decir, justo hasta el morro del citado dique de abrigo. El muelle será de cajones de hormigón sobre banqueta de escollera. Entre este muelle y el dique de abrigo se genera una explanada de unos 10.550 m².

Fase II. Comprende las subfases II-A, II-B y II-C.

Subfase II-A (nueva terminal de cruceros y puerto de Naos).

Por una parte, en esta subfase se completa la nueva terminal de cruceros mediante la prolongación hacia el SE de la explanada comenzada en la subfase I-A a ambos lados del dique de abrigo de Naos, siendo la tipología constructiva la misma. En la parte interior de Naos se proyectan tres explanadas más de pequeña extensión con la intención de dar cierta continuidad a las explanadas existentes. El conjunto de todas las explanadas de ésta subfase tendrá una superficie aproximada de 71.400 m². El conjunto se remata con el cierre del puerto de Naos a la altura del final de la explanada del subfase I-A, de tal forma que se crea una especie de piscina o laguna frente a la ciudad de Arrecife. Las superficies ganadas al mar tendrán un uso acorde con la integración puerto-ciudad, basado en el proyecto ganador del concurso de ideas. El cierre precitado tendrá una longitud de unos 250 m y se construirá en talud de escollera. La coronación tendrá un ancho de 24 m donde se proyecta un vial de comunicación entre la ciudad y la terminal de cruceros y el puerto deportivo. Se prevé la instalación de tuberías de comunicación entre la piscina y mar abierto con objeto de permitir la renovación de la masa de agua.

Subfase II-B (ampliación del dique de abrigo de los Mármoles).

El dique de abrigo del puerto de los Mármoles se prolongará unos 300 m con la misma alineación que la existente. La tipología constructiva será a base de cajones de hormigón armado cimentados sobre banqueta de escollera. La actuación contempla una viga cantil, galería de servicio y espaldón coronado a la cota +10,00 m. La superficie generada es de unos 4.770 m².

Subfase II-C (ampliación de la terminal de contenedores).

El actual espigón de contenedores básicamente se ensanchará unos 84 m hacia la parte de tierra (frente al castillo de San José) y se rematará en su extremo más adelantado al mar. La mayor parte del perímetro de esta explanada se proyecta a base de talud de escollera, aunque en unos 300 metros se prevé una sección vertical que permita el atraque de buques deportivos de gran eslora. No se prevé el atraque de buques portacontenedores por el reducido calado existente y la cercanía a costa. La superficie ganada al mar es de 37.800 m², aproximadamente.

Fase III. Finalización de la nueva terminal de cruceros.

Consiste en la prolongación y culminación de las explanadas iniciadas en las subfases I-A y II-A, pero únicamente por la parte expuesta del actual dique de Naos. La tipología constructiva es la misma, es decir, muelle de hormigón en masa, pedraplén y relleno, a lo largo de unos 113 m. La explanada se remata con la construcción de un cierre en talud de escollera. De esta explanada parte perpendicularmente lo que será el contradi-

que del puerto de Arrecife, con una longitud de alrededor de 250 m. Se construirá a base de cajones de hormigón armado sobre banqueta de escollera. En este contradique se podrá atracar por ambos lados. Por este motivo el espaldón proyectado deberá permitir el desembarco de pasajeros cuando éstos arriben por el lado expuesto al mar. La superficie total de ésta tercera fase es de unos 20.000 m².

Fase IV. Prolongación del dique de los Mármoles.

Consiste en la prolongación y culminación del dique de abrigo de los Mármoles, y por extensión del puerto de Arrecife según la nueva configuración de éste. Con una longitud de unos 325 m y una alineación prácticamente NE-SO, quedará enfrentado al contradique de la fase III, configurando una bocana de unos 375 m abierta al SO. La tipología constructiva y sus elementos son similares a los descritos en la subfase II-B. La superficie total ganada al mar con este último tramo de dique es de casi 6.000 m².

En todas las fases del proyecto se encuentran incluidas las unidades constructivas precisas para dotar a las superficies y zonas de operaciones portuarias de las distintas infraestructuras urbanas (redes de servicios, viales, pavimentaciones, etc.) necesarias para su posterior explotación y puesta en servicio.

Las mediciones del proyecto se muestran en la tabla siguiente:

Fase	Hormigón - m ³	Rellenos - m ³	Escolleras - Tn	Dragado - m ³	Ocupación - m ²
I-A	53.781	352.573	44.444	245.656	53.278
I-B	28.888	181.541	123.636	-	10.555
II-A	25.111	491.248	125.977	-	71.410
II-B	44.453	80.709	290.656	-	4.777
II-C	52.543	607.124	76.512	-	37.800
III	80.577	199.866	159.436	225.507	20.017
IV	53.970	114.627	535.448	-	5.975
Total	339.322	2.027.689	1.356.109	471.163	203.812

El cronograma de las obras es el siguiente, aunque hay que tener en cuenta que se trata de una aproximación debido al largo plazo de ejecución del proyecto:

Fase	Obra	Año de desarrollo de las obras														
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I-A	Nueva terminal cruceros, Puerto Depor															
I-B	Ampliación interior Muelle Los Mármoles															
II-A	Nueva terminal de cruceros y Puerto Naos															
II-B	Ampliación Sur Muelle Los Mármoles															
II-C	Ampliación terminal de Contenedores															
III	Nueva terminal de cruceros															
IV	Ampliación Suroeste Muelle Los Mármoles															

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

En el entorno del proyecto se localiza el LIC marino «Sebadales de Guasimeta», el cual se encuentra al SO, a más de 4 Km del extremo más cercano de las obras.

Respecto a las especies protegidas, tanto la Viceconsejería de Medio Ambiente como el Cabildo de Lanzarote indican la existencia en la zona de las fanerógamas marinas *Zostera noltii* y *Cymodocea nodosa*, los moluscos *Taringa bacalladoi* y *Taringa ascitica*, la estrella *Asterina gibbosa* y el pez *Pomatoschistus microps*. No obstante, en el estudio de impacto ambiental y en la información complementaria se indica que en la zona de actuación no se ha detectado la presencia de *Cymodocea nodosa*, *Zostera noltii*, *Asterina gibbosa*, *Taringa bacalladoi* y *Taringa ascitica*. La única de estas especies que se ha detectado, aunque fuera del ámbito de la actuación, ha sido *Zostera noltii*, concretamente en forma de poblaciones ralas al sur de la actuación, frente al castillo de San Gabriel. Por el contrario, se han detectado indicios de las siguientes especies protegidas en el entorno de la actuación: el alga *Sargassum vulgare*, localizada en los charcones intermareales de la isla del Francés, es decir fuera del ámbito territorial de la actuación; los moluscos *Haliotis coccinea canariensis* y *Phalium granulatum* de los cuales sólo se detectaron conchas vacías o rotas; y la estrella *Marthasterias glacialis*, de la que se detectaron dos ejemplares.

La zona denominada «arrecifes rocosos» consiste en formaciones de lava a la que debe la singularidad esta parte de la costa de Lanzarote. Dichas formaciones, bastante antropizadas, se extienden principalmente al sur de las obras proyectadas. La Universidad de la Laguna ha estudiado estas formaciones en relación con los poblamientos de *Zostera noltii*.

Por último, la zona de actuación presenta los siguientes Bienes de Interés Cultural (BIC): Arqueológico-submarino, que comprende el frente litoral entre baja de las Caletillas y La Bufona; Salinas de Naos, de principios del siglo XX; Castillo de San José, que incluye además de la parte terrestre una zona marina situada entre Naos y los Mármoles, y el Castillo de San Gabriel, situado más al sur y, en principio, no afectado por las actuaciones proyectadas.

5. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativas

Dentro del capítulo 2 del estudio de impacto ambiental se justifican y describen las diferentes alternativas barajadas, incluida la seleccionada. Cabe decir que, como se indicó en el punto 1 de la presente resolución, la solución adoptada se ha consensuado con los agentes implicados y la

ciudadanía en general y que la configuración de la zona de Naos ha sido objeto de un concurso de ideas.

La alternativa cero no es factible por cuanto no satisface la demanda actual del puerto ni las perspectivas de integración puerto-ciudad.

Las alternativas que suponen la dispersión de las actividades a otras instalaciones portuarias ya existentes, tampoco son factibles debido a que los puertos de la Tiñosa, Playa Blanca u Órzola son competencia de la Comunidad Autónoma y, en cualquier caso, las obras necesarias para adaptarlos a tráfico comerciales de la envergadura que se plantea, serían de mucha mayor magnitud de las que se proponen en el presente proyecto del puerto de Arrecife.

Dentro del puerto de Arrecife, se han estudiado cuatro alternativas. Dos de ellas consisten en la ampliación de las instalaciones de Naos y los Mármoles. Las dos restantes, además de las mencionadas ampliaciones, suponen la construcción de dos dársenas fuera de las actuales aguas abrigadas, justo al norte de los Mármoles, en la ensenada del mismo nombre.

En el análisis ponderado de alternativas que se hace en el punto 2.3 del estudio de impacto ambiental, se concluye que la alternativa de proyecto es la que menos impacto produce, habida cuenta de que es la que ocupa una menor superficie.

6. Consultas previas

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM).	-
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias) . .	X
Dirección General de Calidad Ambiental (Gobierno de Canarias)	-
Viceconsejería de Pesca (Gobierno de Canarias)	-
Dirección General de Patrimonio Histórico (Gobierno de Canarias)	-
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Departamento de Biología. Universidad de las Palmas de Gran Canaria	-
Centro Tecnológico Pesquero de Taliarte (Telde. Las Palmas) .	-
Cabildo Insular de Lanzarote	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Arrecife	—
Cofradía de Pescadores de San Ginés-Arrecife	—
GREENPEACE	—
ADENA	—
Ecologistas en Acción	—
Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN)	—
Asociación Cultural y Ecologista de Lanzarote-El Guincho . . .	—

Los contenidos ambientales más relevantes de las respuestas, se resumen a continuación:

Estudio detallado de las alternativas factibles (técnica, ambiental y económicamente viables) siguiendo los principios de sostenibilidad.

Justificación y análisis de la disponibilidad de los recursos naturales necesarios para la ejecución de todo el proyecto (período 2004-2020).

Estudio de la dinámica litoral dentro de las bahías y efectos de la potencial alteración de la tasa de renovación de aguas.

Inventario y cartografía de los valores ambientales (hábitat y especies), especialmente marinos, que puedan verse afectados por las obras, especialmente los endemismos locales, las fanerógamas marinas y el glóbulo *Pomatoschistus microps*. También deberá hacerse hincapié en las diferentes figuras de protección de las especies potencialmente afectadas.

Descripción de los bienes patrimoniales y yacimientos arqueológicos litorales y submarinos, y prospección arqueológica de las zonas potencialmente afectadas por movimientos de tierras.

Estudio específico de la potencial afección de las obras al «Sitio de Interés Científico de la Marina de Arrecife y Salinas de Naos» y a las zonas de «arrecifes rocosos» que estén siendo estudiadas por la Unidad de Ciencias Marinas del Departamento de Biología Animal de la Universidad de la Laguna, con objeto de su posible propuesta como Lugares de Importancia Comunitaria.

Afección a las actividades y usos tradicionales, teniendo en consideración los Planes de Recuperación de las actividades tradicionales, así como las actividades socioeconómicas y deportivas (regatas y concursos deportivos).

Descripción de las medidas de protección y compensación para minimizar el impacto ecológico sobre los elementos naturales marinos existentes.

7. Alegaciones formuladas

El trámite de información pública consistió en la publicación de anuncios en el «BOE», «BOC» y en el diario «La Provincia», así como la remisión del estudio de impacto ambiental a la Viceconsejería de Medio Ambiente, el Cabildo Insular de Lanzarote y el Ayuntamiento de Arrecife.

La única contestación recibida fue la de la Viceconsejería de Medio Ambiente, la cual señala las siguientes consideraciones y recomendaciones: descripción e inventario de vertidos al mar cuyo comportamiento puede verse afectado por las infraestructuras del proyecto; tasa de renovación de las aguas que quedarán confinadas por el acceso al muelle de cruceros; utilización de barreras anti-turbidez durante los dragados, e incluir en el programa de vigilancia ambiental la recuperación del medio afectado por las obras y el establecimiento de unos valores límite para los parámetros de control.

8. Integración del proceso de evaluación

Durante los períodos de consultas e información pública se han puesto de manifiesto los aspectos ambientales más relevantes del proyecto, los cuales han sido integrados en el estudio de impacto ambiental y la información complementaria referida. La valoración que se realiza en el estudio de impacto ambiental para los impactos más significativos y la descripción de las medidas correctoras, se resume a continuación.

Dinámica litoral.—La ampliación proyectada repercutirá sobre las corrientes litorales y el transporte de materiales, principalmente en el interior de las dársenas y al sur de la actuación. No obstante, estos efectos son de baja intensidad y poco significativos, ya que esta parte del litoral se encuentra antropizada por la existencia del puerto y no existe un transporte de sedimentos relevante, constatado por los escasos y puntuales acúmulos de arenas. El impacto se considera moderado.

Comunidades marinas.—Se prevén dos tipos de acciones del proyecto que repercutirán en cierto grado sobre las comunidades marinas. Por una parte, el aumento de turbidez afectará de forma transitoria y localizada al plancton y al bentos, principalmente de fondos rocosos. El impacto será moderado por cuanto es temporal, local y totalmente reversible. La aplicación de cortinas antiturbidez, sugerida por la Viceconsejería de Medio Ambiente, se pondrá en práctica según el informe complementario remi-

tido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Por otra parte, la ocupación de los fondos marinos por las nuevas infraestructuras significará la destrucción de las comunidades existentes, lo cual tendrá un impacto poco significativo, dadas las características de las comunidades que lo pueblan, al tratarse de fondos arenosos del entorno portuario. No obstante, estas mismas infraestructuras, principalmente las de talud de escollera, serán hábitats propicios para la colonización por especies de fondos rocosos, que son precisamente las más complejas y biodiversas, además de presentar mayor superficie de sustrato que los fondos marinos ocupados. En relación con las especies con alguna figura de protección que se detecten durante la fase de obras, el promotor señala que éstas se recogerán manualmente y se depositarán en lugares cercanos similares al de la recolección.

Dragados.—Debido a que parte de los dragados se realizarán en roca, será preciso realizar voladuras, especialmente en aquellos casos en que la profundidad no permita la utilización de equipos mecánicos para romper y disgregar la roca. Por tanto, además de los efectos temporales sobre la transparencia del agua y la eliminación de las comunidades bentónicas que pueblan los fondos a dragar, las operaciones de dragado pueden dar lugar a episodios de sobrepresión hidráulica. Para minimizar los efectos de tal sobrepresión, se emplearán cortinas de burbujas de aire de gran superficie específica.

Patrimonio histórico (Bienes de Interés Cultural).—La afección a los BIC señalados en el punto 4 de la presente Resolución, se determinará durante el programa de vigilancia ambiental, y conforme al estudio «Misión Arqueológica de Prospección, Sondeo y Excavación del Bien de Interés Cultural Bahía de Arrecife» elaborado por el Cabildo de Lanzarote y a las posteriores sugerencias y propuestas en cuanto a la ejecución de los trabajos, planteadas por la Autoridad Portuaria y aceptadas por el Consejero de Patrimonio Histórico del Cabildo de Lanzarote, en escrito remitido a la Autoridad Portuaria el 1 de junio de 2006. En síntesis, la metodología a utilizar durante la fase de ejecución de las obras consiste básicamente en la sectorización de las zonas afectadas mediante cuadrículas de 25 metros de lado y la prospección lineal cada 20 metros con objeto de averiguar la existencia de restos sumergidos. Estos trabajos se realizarán previamente al comienzo de la ejecución de cada fase, incluyendo en la siguiente los resultados que se vayan obteniendo.

Usos del litoral.—Por último cabe mencionar la afección a los usos del litoral, tales como la pesca, o las actividades tradicionales o deportivas (regatas y concursos deportivos). En lo referente a la pesca, ésta se encuentra estancada en niveles muy bajos comparados con los años 80 y 90, lo cual unido a la ausencia de respuestas o alegaciones en este sentido y a que las obras se ciñen al entorno portuario, indica que no se producirán efectos negativos. En cualquier caso, la nueva ordenación del puerto incluye la mejora de tales infraestructuras. Las regatas gozan de cierta relevancia en esta zona, destacando las de San Ginés, Canarias-Madeira y Arrecife-Agadir, todas ellas de fama internacional. Las nuevas infraestructuras, además de no perjudicar tales actividades potenciarán su realización, dado que la zona de Naos se proyecta con un diseño fruto de un concurso de ideas y que además, como medida correctora, se ha incluido una partida de unos 340.000 euros para la limpieza de dicha zona.

9. Condiciones al proyecto

Durante la ejecución del proyecto se deberá cumplir las siguientes condiciones además de las medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental:

Dado que el proyecto básico se desarrollará a lo largo de un prolongado espacio de tiempo, y teniendo en cuenta los cambios normativos y reglamentarios que puedan producirse en lo relativo a la calidad de las aguas, protección de ecosistemas, dragados, residuos de todo tipo y patrimonio cultural, se deberá aplicar la normativa vigente durante la ejecución de cada una de las fases o subfases, atendiendo a cualquier aspecto ambiental que derive de las acciones del proyecto.

Se reutilizarán como rellenos o elementos de protección todos los materiales procedentes de la demolición de las infraestructuras existentes, así como de las escolleras y bloques. A tales efectos de deberán coordinar las operaciones de demolición/eliminación, acopio temporal y reutilización. No obstante, dada la singularidad de la escollera de lava negra existente en el dique de Naos, la cual tendrá que retirarse al construir la explanada adosada a dicho dique, y habida cuenta que ese tipo de material no se puede extraer hoy en día, se le dará un uso similar al actual, es decir, como escollera o material de protección de tal forma que quede a la vista, proponiéndose su utilización como manto de protección del cierre de la futura piscina o en los taludes de la fase II-C, siempre y cuando los permitan sus características geotécnicas.

Antes de comenzar los rellenos de las distintas explanadas, éstas deberán tener concluido su cierre perimetral, con objeto de evitar el transporte y dispersión de la fracción fina de los materiales utilizados como relleno. En caso de ser necesaria la instalación de un aliviadero para eva-

cuar el agua desplazada, éste se colocará en la parte del cierre que propicie la menor dispersión hacia mar abierto de los sólidos en suspensión que hayan podido escapar.

En aquellos casos en que no sea posible concluir el cierre perimetral o cuando se realicen dragados en aguas abrigadas o en zonas abiertas con poco oleaje, se dispondrán, dentro de lo que permita el clima marítimo, pantallas o cortinas antiturbidez de faldón continuo, que alcancen unos cinco metros de profundidad en fondos de batimetría superior a quince metros de profundidad y, en fondos menos profundos, un mínimo de un tercio de la profundidad. Dichas cortinas deberán tener un francobordo suficiente para que no sea superado por el oleaje medio existente.

La masa de agua que quedará confinada en la zona de Naos como consecuencia del cierre en talud de escollera que supone el nuevo acceso entre la ciudad y el muelle de cruceros, puede presentar, en principio, problemas relativos a la calidad de las aguas debido precisamente a ese confinamiento. Por este motivo, para diseñar los conductos de comunicación con mar abierto, deberá estudiarse en profundidad la tasa de renovación de dichas aguas, incluidas las del charco de San Ginés aunque sólo en el caso de que ambos cuerpos de agua queden comunicados, habida cuenta de que dichas aguas tendrán un uso de aguas de baño y la posible existencia de filtraciones de potenciales fosas sépticas o las escorrentías y aliviaderos de aguas pluviales. Dicha tasa de renovación se calculará para condiciones más desfavorables, es decir, con las mínimas corrientes y con las infraestructuras de abrigo totalmente terminadas. Para el emplazamiento de las conexiones entre la futura piscina y mar abierto se recomienda que no se produzcan fondos de saco, de tal forma que se establezca una buena circulación por toda la lámina de agua. Por último, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, es importante que exista una conexión a través del cierre en talud. Dicha conexión puede realizarse mediante tubos permanentemente sumergidos (por debajo de la cota de la bajamar viva equinoccial) con objeto de evitar el paso de sustancias flotantes (residuos sólidos, aceites y grasas) que pudieran generarse en la dársena deportiva y pesquera situada al otro lado del cierre en talud.

A este respecto, también se recomienda que la limpieza de esta zona marina, propuesta como medida correctora en el estudio de impacto ambiental, se realice antes del confinamiento de la misma, evitando con ello la previsible resuspensión de sedimentos en aguas más o menos confinadas.

Las explanadas previstas en el proyecto, especialmente las que vayan a soportar mercancías a granel o las que puedan generar residuos susceptibles de ser arrastrados por las escorrentías, deberán contar con una red de drenaje perimetral que recoja las aguas de lluvia o baldeo. En caso de vertido directo al mar es recomendable, como mínimo, un pozo de gruesos antes de la evacuación al litoral.

Dado que los materiales a dragar no están contaminados y presumiblemente tampoco lo estén los procedentes de canteras para los rellenos, se establecerán valores límite de concentración en aguas para los parámetros relacionados con la turbidez (transparencia, sólidos en suspensión, etcétera). A falta de normativa específica, se aplicará la de aguas de baño o aquella que se determine en coordinación con el órgano ambiental competente.

En relación con el impacto visual de las obras, se ha comprobado que desde el mirador del museo del castillo de San José destacan los elementos del muelle de contenedores de Los Mármoles. La ampliación de la fase II-C previsiblemente acentuará el impacto visual al quedar más cerca dichos elementos. Reconociendo que tal impacto es difícil de eliminar

dada la altura de las grúas, las pilas de contenedores y la existencia de una cenera del ángulo norte, se sugiere que se reduzca este impacto dando un tratamiento de paseo marítimo, dentro de lo posible, al nuevo muelle (cuya utilización será para grandes buques de recreo y de seguridad marítima), mediante la plantación de especies vegetales, construcción de una valla con cierto diseño, que a la vez de delimitar los usos oculte la parte inferior de las grúas y contenedores, farolas, etc.

10. Especificaciones para el seguimiento

El programa de vigilancia ambiental se describe en el punto 6 del estudio de impacto ambiental. En él se recogen, en primer lugar, las especificaciones a realizar durante la etapa de verificación. Éstas, entre otras, son las siguientes: control de los movimientos de tierra; procedencia, volumen y destinos de los sobrantes, no pudiendo moverse volúmenes superiores a 6.000 m³ diarios, excepto para los materiales de origen marino; prohibición de vertidos de aguas residuales sin depurar procedentes de las obras y control de cambios de aceites.

Además de dichos requerimientos, se controlarán los siguientes aspectos ambientales durante el programa de vigilancia ambiental:

Durante las potenciales voladuras que se realicen, se deberá establecer un protocolo para la evaluación de perjuicios a la población y daños a la fauna marina, de tal forma que se obtenga información extrapolable a otras actuaciones similares en cuanto a efectividad de las barreras de burbujas, relación distancia/efecto y sensibilidad y afección a los distintos taxones marinos.

Durante las operaciones de dragado y relleno se llevará a cabo un seguimiento de la evolución de la pluma de turbidez en el que se tenga en cuenta las corrientes (mareas, clima marítimo, etc.) y el tipo de materiales que se ponen en suspensión.

11. Conclusiones

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 28 de noviembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Ampliación del puerto de Arrecife», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el proyecto finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, las medidas protectoras y correctoras descritas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones y recomendaciones expuestas en el punto anterior.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a Autoridad Portuaria de Las Palmas para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 29 de noviembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

