

Por otra parte, se ha realizado un estudio de las pesquerías a partir de los datos editados por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, del año 1993. En la zona del canal se faena con pequeñas embarcaciones con artes menores (trasmallo o nasas), aunque en esta zona está prohibida tal actividad. En la zona a poniente del dique Juan Carlos I, se pescan los moluscos bivalvos *Chamaelea gallina* (chirla) y *Donax* sp. (coquina). La pesca de especies demersales está representada, entre otras especies, por la galera, corvina, acedia, langostino, puntillita y choco. Comparando la biomasa de esta zona con la biomasa del litoral onubense, puede decirse que esta zona posee una riqueza demersal media.

#### Identificación y valoración de impactos

En primer lugar, se identifican los impactos más relevantes para luego valorarlos cualitativamente, describiendo como y cuanto afectan las diferentes acciones del proyecto sobre los diversos aspectos ambientales. Los impactos discutidos son los siguientes: calidad del agua y de los sedimentos, comunidades planctónicas, pelágicas y bentónicas de la zona de dragado, actividad pesquera y transporte marítimo, playas durante la regeneración, tramo litoral próximo, comunidades de sustrato blando de la zona de vertido y playas una vez regeneradas. Los impactos negativos se consideran Compatibles y los positivos se consideran Altos. Por último, este apartado del estudio de incidencia ambiental finaliza con una exposición de las conclusiones más relevantes. Como conclusión, consideran que el proyecto es ambientalmente viable si se tienen en cuenta los resultados del estudio llevado a cabo y las medidas que proponen a continuación.

#### Medidas preventivas y correctoras

Las medidas preventivas y correctoras durante la operación de dragado consisten en el balizamiento del área de dragado, la utilización de dragas de succión en marcha sin que se produzca «rebose» y el control de los materiales de dragado. Este control consiste en dragar preferentemente los materiales menos contaminados, es decir, los que se encuentran en el tramo interior de los bordes del canal de acceso y los de la zona a poniente del dique Juan Carlos I. Para el dragado en las zonas seleccionadas, se recomienda no utilizar los primeros cincuenta centímetros de espesor ni los sedimentos que presenten un porcentaje de finos superior al 15 por ciento. Estos materiales deberán verterse a recinto o gestionarse de manera adecuada. Para ello deberá realizarse un control a bordo de la draga.

Respecto a la operación de vertido en las playas, éste deberá realizarse sobre playa seca, dejando que dicho material se redistribuya de forma natural por la acción de la dinámica litoral.

#### Programa de vigilancia ambiental

El programa de vigilancia ambiental propuesto contempla una serie de controles sobre las operaciones de dragado y vertido mediante la supervisión de las especificaciones señaladas en este estudio (balizamiento, vertido en playa seca y en la zona de depósito, control en draga, etc.). También deberá realizarse un control sobre la calidad del agua, que consistirá básicamente en el control sobre el rebose de la draga, y, en su caso, sobre el control de la mancha de turbidez. El seguimiento de las playas que se propone consiste en la realización de transectos perpendiculares con tres puntos de muestreo cada uno (supramareal, intermareal e inframareal próximo); tres en la playa de Mazagón y cuatro en la de Castilla. Por último, se señalan otros aspectos tales como el calendario de obras, la gestión de las emisiones y residuos generados.

#### Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

La Dirección General de Costas señala que no son de prever afecciones negativas sobre el medio ambiente ni sobre dominio público marítimo terrestre. Sin embargo, indica que el depósito de arenas frente a la playa de Castilla no puede considerarse como parte del trasvase, ya que estas arenas no llegan a ser transportadas por la dinámica litoral, mientras que la playa de Castilla sigue en un acusado proceso erosivo. Por tanto, considera que el vertido de arenas en el mar debe limitarse a las arenas que por su granulometría no sean aptas para la alimentación de la playa.

La Secretaría General de Pesca Marítima considera que el proyecto debería someterse a evaluación de impacto ambiental por su posible impacto sobre las poblaciones y recursos de interés pesquero.

La Dirección General de Bienes Culturales, a través de la Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Cultura, emite un informe en el que considera que debe realizarse un estudio de impacto ambiental de acuerdo con Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Sobre esta base, indica que la Autoridad Portuaria de Huelva debe realizar un Estudio Informativo que contenga un análisis de la información disponible sobre las cotas batimétricas de los dragados realizados en la zona de referencia, así como integrar, en dicho análisis, la documentación estratigráfica constatada por la actividad arqueológica realizada en el año 2001. Estos datos se contrastarán, a su vez, con las obras proyectadas, valorando sus efectos sobre el patrimonio cultural. A partir de esta información, la Consejería de Cultura emitirá las directrices y medidas correctoras pertinentes que se incluirán en la Declaración de Impacto Ambiental y que, en todo caso, se deberán realizar actuaciones de seguimiento y control arqueológico por técnico arqueólogo siempre que se realicen movimientos de tierra.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental informa que la actuación prevista está incluida en el Anexo I de la Ley 7/1994, de protección ambiental de la Junta de Andalucía, por lo que debe someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la Ley 6/2001. Así mismo, remite el informe elaborado por la Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Medio Ambiente en el que se considera que deben realizarse los siguientes estudios: caracterización de las zonas a dragar conforme las «Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles», identificación previa de las zonas de depósito de material en los casos más desfavorables, y análisis del medio receptor con respecto al material vertido, señalando un caso reciente en el que el material vertido contenía una cantidad apreciable de fango.

El Ayuntamiento de Palos de la Frontera acuerda, en sesión extraordinaria, informar favorablemente el proyecto, indicando que, tanto en la zona de dragado como en la de vertido, la flora y fauna presentes son pobres y que la medida es positiva debido a los problemas tanto de aterramiento como de erosión en el litoral onubense. No obstante, señala que debería estudiarse el aumento temporal de turbidez en el agua.

La Comunidad de propietarios Pinos del Odiel muestra su satisfacción por la ejecución del proyecto en relación con la alimentación de la playa a poniente del puerto deportivo de Mazagón y confía en los estudios realizados al respecto.

La Asociación de Vecinos de Mazagón (AVEMA) expone la necesidad urgente de alimentación de la zona de levante de la playa de Mazagón, concretamente entre las entradas conocidas como el Picacho (Remo) y el Parador. Así mismo, indica que debe tenerse en cuenta el calendario de actuaciones para no dificultar la gestión de la bandera azul en la playa del Parador.

Ecologistas en Acción considera que la actuación, caso de llevarse a cabo, provocaría graves impactos ambientales por lo que debería someterse al procedimiento de evaluación del impacto ambiental. Los problemas que presentaría la obra durante el dragado son el aumento de turbidez, la depleción del oxígeno disuelto y la liberación de contaminantes, afectando a la fotosíntesis y a la supervivencia de peces y otros organismos, especialmente los filtradores. Durante el vertido en la playa, se repetirían los problemas causados por la turbidez y afección a las comunidades bióticas. Por último, señala que parece contradictorio dragar y regenerar playas con unos materiales en contacto con agentes corrosivos de las aguas de los ríos Tinto y Odiel, como se pone de manifiesto en el proyecto del Parque Eólico del dique Juan Carlos I.

**10712** *RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de «Nuevo trazado de la C-3310 desde el p.k. 559,800 al p.k. 564,000, término municipal de Almogía» en la provincia de Málaga de la Confederación Hidrográfica del Sur.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30

de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86, de competencia estatal.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del Anejo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «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 significativos sobre el medio ambiente, es decir...».

Con fecha 14 de noviembre de 2002, la Confederación Hidrográfica del Sur remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto citado incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, con el fin de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este proyecto de «Nuevo trazado del la C-3310 desde el p.k. 559,800 al p.k. 564,000 en el Término Municipal de Almolagá» en la provincia de Málaga, es restablecer el tráfico en la C-3310 (antigua carretera de Antequera) en el tramo indicado y que tiene incomunicadas tanto a las barriadas del Barranco del Sol y Los Rubios como a las fincas que tienen acceso por el mencionado tramo. La grave incomunicación que acontece, se debe a que las aguas de la presa de Casasola, situada en el río Campanillas, inundan un tramo de la carretera C-3310.

El proyecto desarrolla la modificación y mejora del trazado de un tramo ya existente de la carretera C-3310, entre los pp.kk 559,800 y 564,000. La longitud del trazado proyectado es de 4.958 m y discurrirá por la media ladera del río Campanillas y nunca a cota inferior a 160 m. sobre el nivel del mar para no verse afectada por las aguas del Embalse de Casasola. Con esta mejora puntual del trazado, se soluciona de igual manera la problemática surgida en la estabilidad de ciertos taludes, consecuencia de la complicada geología de la zona afectada. El trazado se ha ajustado al máximo al terreno, con curvas de 40 m. de radio y pendientes de hasta 11%, a fin de evitar en lo posible grandes taludes de desmonte. Estos valores se consideran aceptables si los comparamos con algunos tramos del resto de la carretera. A pesar de haber ajustado al máximo la traza al terreno ha sido necesario considerar la protección de la totalidad de los taludes en desmontes a fin de garantizar su estabilidad. Ha sido necesario proyectar muros a pie de escollera, gunitado con mallazo y bulonado en gran parte de los taludes, drenes californianos, hidrosiembra y cunetas de guarda, tanto en cabeceras de taludes como en bermas. Se ha prestado especial atención en las obras de drenaje, habiendo sido necesario proyectar un viaducto sobre el Arroyo Casasola y tres considerables obras de fábrica en los Arroyos Matamoros, La Colina y El Cabrero, así como treinta obras de 1,00 a 1,80 m. de diámetro en el resto de las vaguadas. Las obras de drenaje transversal son caños prefabricados de hormigón y pequeñas obras de fábrica, a excepción de las previstas en los tres arroyos ya mencionados. El diámetro mínimo para los caños ha sido de 1000 mm. se completan con las correspondientes embocaduras consistentes, según los casos en arquetas y boquillas. La obra de drenaje longitudinal esta constituida por cunetas revestidas en los casos en los que la pendiente longitudinal sea inferior al 1% y superior al 3%, siendo sin revestir en el caso en que la pendiente esté comprendida entre los valores anteriores. El desagüe de la cuneta hacia una obra de fábrica se ha revestido en una longitud de 10 m. para evitar aterramientos en el punto de unión. El viaducto se situará entre los pp.kk 0 + 400 y 0 + 560, en un barranco de laderas con pendiente aproximada de 40.º Estará constituido por 5 vanos con una longitud de los vanos de 23,20 m, 4 pilares con una altura máxima de pilas de 34,53 m. Dos de los pilares descansarán en el fondo del barranco y los otros dos quedan a media altura. Hay que reseñar que en el desarrollo de este proyecto, no se verá afectada ninguna zona catalogada como protegida, ni dentro del ámbito autonómico ni del nacional. Se hace necesario mencionar, que el tramo de carretera modificado, constituye una obra de gran importancia social para la comarca, pues restituye el trazado de la carretera C-3310 que une Écija a Málaga por Antequera y Villanueva de la Concepción y además soluciona un grave problema de incomunicación que afecta a un buen número de vecinos.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Confederación Hidrográfica del Sur.

Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Políticas Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.

Asociación Malagueña de Protección Vida Salvaje.

Ayuntamiento de Almolagá.

Se han recibido contestaciones de la Confederación Hidrográfica del Sur, de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, de la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura, de la Dirección General de Conservación de Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente y de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa que ha reenviado la documentación recibida a la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Málaga, para que ésta emita los comentarios y sugerencias que considere oportunos.

La Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura comunica que la zona afectada por el proyecto, no presenta en la actualidad localización alguna de interés arqueológico conocida o recogida en documentación, como así se refleja en los archivos de la Delegación. No obstante, dada la escasez de prospecciones intensivas realizadas en la zona y la falta de documentación, sugiere que se adopten medidas preventivas, tales como: la realización de una prospección arqueológica previa en toda la zona afectada por el proyecto. Esta actividad, así como otras posteriores que se lleven a cabo, deberán ser autorizadas por esa Delegación y realizadas por técnico competente (arqueólogo); también se deberá realizar el seguimiento de los trabajos por si se produjera algún hallazgo casual y su puesta en conocimiento inmediato de esa Delegación.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente informa que el área que se verá afectada por la actuación no está comprendida dentro ninguna zona que posea protección ambiental, ni dentro del ámbito autonómico ni del nacional ni tampoco del internacional. Comunica de igual modo que no existen en esta área especies catalogadas como «En peligro de extinción», no obstante si menciona que este proyecto previsiblemente, podría afectar a Hábitat Naturales de Interés Comunitario que se encuentran próximos a la zona de actuación. Informa de la existencia de parcelas de desarrollo lineal de *Rubus ulmi-folii*-*Nerium oleander* asociadas al cauce del río Campanillas, una de estas parcelas está situada aproximadamente a 1 km del punto de partida de la traza, mientras que las otras discurren parcialmente en paralelo con la misma. Sugiere que durante la fase de obras se evitará en todo momento el daño sobre las zonas anteriormente mencionadas, además de adoptar medidas preventivas para evitar posibles afecciones sobre el río Campanillas.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía comunica que en la documentación recibida no se estima el volumen de sobrantes que provocará la ejecución del proyecto, a los que se deberá dar un tratamiento oportuno, definiendo las zonas de vertido y las correspondientes medidas correctoras. De igual modo, menciona la necesidad de garantizar el cumplimiento de la legislación vigente respecto a la calidad del aire. Informa que es necesario tener en cuenta las características litológicas y geotécnicas de la zona afectada para evitar los procesos erosivos, los deslizamientos y la caída de bloques.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, después de realizar una visita técnica a la zona y tras analizar el expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter este proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Por ello, se informa que el proyecto objeto de esta Resolución, explicado sucintamente con

anterioridad, se considera viable y adecuado desde el punto de vista medio ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Nuevo trazado de la C-3310 desde el p.k. 559,800 al 564,000. Término Municipal: Almogía» en la provincia de Málaga.

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura, la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente y la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. De igual manera, durante el desarrollo del proyecto se deberán seguir estrictamente las medidas protectoras y correctoras que aparecen expuestas en el informe ambiental presentado.

Madrid, 29 de abril de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

### **10713** RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Muelle 9 de Raos», de la Autoridad Portuaria de Santander.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Muelle 9 de Raos se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente», del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 10 de febrero de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al citado proyecto incluyendo sus características y ubicación, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Muelle 9 de Raos, cuya descripción figura en el anejo, consiste fundamentalmente en la construcción de un muelle de unos 280 metros de longitud adosado a la cara este del espigón central de Raos, mediante el fondeo de 11 cajones y relleno de su trasdós. El citado muelle, denominado muelle 9 de Raos, irá alineado con el actual atraque de TERQUISA.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Gobierno de Cantabria), Dirección General de Pesca y Alimentación (Gobierno de Cantabria), Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza (Gobierno de Cantabria), Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Ayuntamiento de Santander, Fundación Naturaleza y Hombre y Asociación para los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA).

Posteriormente, la Autoridad Portuaria de Santander remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un avance de los trabajos sobre la caracterización de los materiales a dragar según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles».

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter a procedimiento de eva-

luación de impacto ambiental el proyecto Muelle 9 de Raos. Los principales motivos que han llevado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a tomar esta decisión son los siguientes:

El proyecto no modifica substancialmente la configuración del puerto de Santander.

Aunque este proyecto puede considerarse como acumulación al proyecto «Extremo este del muelle 8», dado que ambos se realizan en el espigón central de Raos, el volumen de dragado de ambas obras no supera el umbral establecido en el anejo I de la Ley 6/2001, siendo éste de alrededor de un millón de metros cúbicos.

El volumen total de materiales de relleno para ambas obras procedentes de canteras se estima en unos 470.000 metros cúbicos.

La información de tipo ambiental presentada ante esta Dirección General se considera suficiente en relación con la magnitud y características del proyecto, por lo que su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental no supondría un mejor conocimiento de los posibles impactos sobre el medio ambiente.

No obstante, la Autoridad Portuaria de Santander deberá cumplir las prescripciones que se citan a continuación.

Las operaciones de dragado se realizarán preferentemente entre los meses de julio y marzo con objeto de minimizar los impactos derivados del aumento de turbidez sobre la biocenosis de la bahía. Si por motivos justificados no se pudiera dragar entre esas fechas, las operaciones de dragado se realizarían con medios mecánicos procurando evitar maniobras bruscas durante la extracción y vertido a la cántara de los materiales dragados. En este caso, y si las características litológicas del material lo permiten, sería aconsejable una draga de cuchara con buen ajuste entre las valvas y, a ser posible, dotada de cierre o pantalla superior de tal forma que evite la pérdida de la parte superior del material extraído durante el izado de la cuchara. Se deberán tener dispuestas unas cortinas o pantallas antiturbidez, de características similares a las utilizadas en la lucha contra los derrames de hidrocarburos, pero con una anchura de faldón o cortina propiamente dicha, que sea al menos la mitad de la profundidad de la zona donde se coloquen. En todo caso, dichas cortinas deberán disponer de un flotador continuo cuyo francobordo tenga suficiente altura para no ser fácilmente rebasable por las olas, y los paños de geotextil del faldón deberán estar unidos entre sí. La finalidad de las cortinas es proteger las zonas más sensibles de la bahía, debiéndose utilizar en aquellos casos en que se superen los niveles de sólidos en suspensión fijados en el programa de vigilancia ambiental, siempre y cuando dichos niveles sean atribuibles a las actuaciones del proyecto.

Los rellenos, sean con material de cantera o con productos de excavación o dragado, se efectuarán cuando esté totalmente ejecutado el cierre perimetral del muelle 9 de Raos. El recinto creado entre este muelle y el espigón deberá ser impermeable a la fracción fina, para lo cual las juntas entre los cajones que conforman el muelle deberán estar convenientemente selladas. En el recinto se dispondrá de un aliviadero o desagüe por el que se evacuen las aguas cargadas de sólidos en suspensión generadas durante el relleno.

Se procurará utilizar, en el relleno del trasdós del muelle, la mayor parte de los materiales dragados o excavados, sin que ello implique una mayor turbidez en las aguas de la bahía ni se comprometa la estabilidad geotécnica del relleno y capacidad soporte. El resto de materiales necesarios para la ejecución de la obra procederán de canteras, concesiones o desmontes debidamente autorizados. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera necesario, se hará de acuerdo con lo establecido por el órgano competente del Gobierno de Cantabria.

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental que tenga en cuenta todos los aspectos, controles, frecuencia, y objetivos de calidad establecidos en el programa de vigilancia ambiental expresado en la Resolución de 16 de enero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación ambiental del proyecto «Extremo este del muelle 8» (B.O.E. número 27, de 31 de enero). En caso de que las obras de ambos proyectos coincidan en el tiempo o sean consecutivas, los programas de vigilancia ambiental deberán estar perfectamente coordinados y, en su caso, se emitirá un informe final que integre la información obtenida común a ambos proyectos.

Durante las operaciones de relleno con áridos procedentes de cantera, se tendrá en cuenta la emisión de partículas de polvo a la atmósfera, en especial durante periodos de viento sur. Para ello, los materiales pulverulentos deberán humedecerse o cubrirse durante el transporte y, con viento sur, se tomarán las medidas necesarias durante la operación de relleno del trasdós. Así mismo, se respetará la Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente contra ruidos y vibraciones.