

**21292** *CORRECCION de errores de la Resolución de 19 de julio de 1994, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se resuelve el expediente incoado con fecha 24 de febrero de 1994 a la entidad «Banco Central Hispanoamericano, Sociedad Anónima».*

Advertido error en la inserción de la mencionada Resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 185, de 4 de agosto de 1994, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En el último párrafo, donde dice: «La presente Resolución surtirá efectos desde el día siguiente a su notificación...», debe decir: «La presente Resolución surtirá efectos desde el día siguiente a su publicación...»

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**21293** *RESOLUCION de 26 de julio de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de infraestructuras portuarias con nuevo abrigo de Ibiza (Baleares) del ente público Puertos del Estado.*

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, se hace pública, para general conocimiento, la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 26 de julio de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS CON NUEVO ABRIGO DE IBIZA (BALEARES) DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la antigua Dirección General de Puertos remitió con fecha 27 de noviembre de 1991, la memoria-resumen del proyecto «Plan especial del puerto de Ibiza», al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En dicho plan se prevé la construcción de un nuevo dique a partir del islote de Botafoch y un nuevo muelle de ribera adosado a la isla Grossa contigua al islote antes mencionado.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

La Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Puertos de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

Elaborado el estudio de impacto ambiental con el nombre de «Proyecto de instalaciones portuarias con nuevo abrigo en el puerto de Ibiza» por la autoridad portuaria de Baleares, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma Balear» del 21 de agosto de 1993 no habiéndose formulado alegaciones.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la autoridad portuaria de Baleares remitió con fecha 25 de enero de 1994 a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo.

Los datos esenciales del proyecto así como los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y las consideraciones que sobre el mismo

realiza la Dirección General de Política Ambiental se recogen en el anexo II.

Tras la revisión del estudio de impacto ambiental por los servicios correspondientes de la Dirección General de Política Ambiental, se estimó la conveniencia de solicitar las alegaciones con contenido medioambiental presentadas al plan especial del puerto, informe de la comisión permanente de medio ambiente de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio del Gobierno Balear y las alegaciones presentadas al anteproyecto, así como información complementaria al estudio en relación a las afecciones sobre los ecosistemas bentónicos provocadas por el proyecto.

Un resumen del contenido de las alegaciones citadas se recoge en el anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Infraestructuras portuarias con nuevo abrigo de Ibiza».

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada se establecen por la presente declaración de impacto ambiental para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Protección de comunidades biológicas.*—Con el fin de proteger las comunidades biológicas presentes en la zona, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Dado que en la bahía de Ibiza se encuentran importantes comunidades bentónicas donde se desarrolla el alevinaje de especies piscícolas y con el fin de proteger las comunidades no ocupadas por las nuevas infraestructuras:

a) Se realizará un plan de ejecución de obras en una sola fase, que como señala el estudio de impacto ambiental, no contemplará la utilización de dragados. Se utilizarán las técnicas que garanticen la menor remoción de aguas y fondos.

b) Las autoridades portuarias prohibirán los fondeos de embarcaciones deportivas en la bahía.

c) El puerto de vertido del efluente de refrigeración de la central térmica de Gesa, se situará fuera del puerto ampliado, llevándolo hasta mar abierto en el punto previamente analizado, para que la contaminación térmica no afecte significativamente a las comunidades plactónicas y bentónicas.

d) Ninguna operación derivada de las obras podrá afectar directa o indirectamente en forma significativa a la zona húmeda de Ses Feixes de Talamanca ni a la Illa Negra Norte.

2. *Prevención de contaminación de las aguas.*

a) Se eliminará el emisario submarino de «Ibiza Nueva, Sociedad Anónima» y todos los colectores que no siendo exclusivamente de pluviales, puedan existir dentro del puerto ampliado.

b) Se prohíbe todo tipo de vertido al interior del puerto, tanto por parte de las instalaciones de reparación de barcos como por los otros servicios de la explotación.

c) Se dispondrá de los equipos de confinamiento de materias contaminantes, así como de una embarcación para la limpieza de las aguas de las dársenas con los equipos necesarios de microfiltrado, recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes.

d) Se realizará un plan de control de la calidad de las aguas marinas de la bahía de Ibiza en los puntos, parámetros, momentos y frecuencias establecidos en el estudio de impacto ambiental y que, como mínimo, recogerá datos de sólidos en suspensión, sedimentos (metales pesados y compuestos orgánicos persistentes), pH, turbidez, salinidad, nitrógeno total, fósforo total, aceites y grasas, hidrocarburos, tensioactivos, coliformes totales, fecales, estreptococos fecales y acumulación de sustancias tóxicas en organismos filtradores del ámbito de la bahía. Dicho plan determinará las actuaciones necesarias para eliminar toda repercusión.

En todo caso se cumplirá los anejos III, IV y V del Convenio de Londres relativo a la contaminación desde los barcos.

3. *Plan integral de seguridad.*—Se cumplirán las prescripciones contenidas en el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancía Peligrosa en los Puertos, aprobado mediante el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

Se redactará un plan integral de seguridad que identifique, evalúe y establezca las consecuentes medidas operativas de emergencia para, al menos, los diez supuestos de riesgo potencial más relevantes para las personas, los bienes y el medio ambiente, recogiendo las medidas que se adoptarán y se tendrán disponibles para reducir los riesgos de potenciales situaciones de peligro y para evitar que los efectos producidos por esas situaciones sean significativos. Entre otras, el plan contemplará los riesgos de posibles accidentes en la aproximación del buque, y en las operaciones de descarga y trasvase de combustibles, gases licuados y explosivos.

4. *Medidas de protección contra emisiones de polvo y ruido.*—Para el caso de explotación de nuevas canteras o plantas de machaqueo y para el tráfico de las obras y de la explotación del puerto, se definirán y ejecutarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para que en los límites del terreno urbanizable de los municipios potencialmente afectados y, particularmente, en los barrios de La Marina y Sa Penya, no se produzcan por esas causas niveles de ruido superiores a los 65 dB Leq. diurnos ni los 55 dB Leq. nocturnos.

En todo caso, las acciones de voladura y machaqueo se adecuarán a lo largo del día, de modo que las molestias a la población potencialmente afectada resulten las mínimas posibles.

Con el fin de minimizar las afecciones socioeconómicas producidas por las actividades propias de las obras, el plan de ejecución de obras tendrá en cuenta que las actividades más impactantes en cuanto a molestias por emisiones de polvo y de ruidos, se realicen fuera de los períodos altos de turismo. En todo caso se asegurará la continuidad de los servicios existentes.

5. *Restauración de las canteras.*—Si fuera necesaria la apertura de nuevas canteras y se presentaran alguno de los supuestos establecidos en el punto 12 del anejo II del Real Decreto 1131/1988, se aportará la documentación necesaria para su evaluación de impacto ambiental.

6. *Protección del patrimonio arqueológico.*—Dada la proximidad de los yacimientos de Illa Plana, Illa Grossa e Illot de Botafoc, se llevarán a cabo las medidas necesarias para evitar la afección a los mismos, en consulta con el organismo competente en la materia del gobierno balear.

7. *Medidas de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Con el fin de minimizar las afecciones sobre el paisaje se cumplirá lo siguiente:

1. Se realizará un plan de integración paisajística en consulta con la comisión insular de urbanismo que recogerá, al menos, lo siguiente:

a) La creación de zonas verdes, ajardinamientos, pantallas vegetales en la parte trasera de la futura explanada de mercancías, e integración de los nuevos accesos a base de especies autóctonas.

b) Se efectuará una rigurosa integración de tipología constructiva en las nuevas edificaciones que no sobrepasarán los 12 metros de altura.

2. Se redactará un proyecto de recuperación ambiental que atenderá las vías de servicio, caminos de acceso a las obras, escombreras, vertederos y zonas de préstamos, áreas utilizadas para el almacenamiento o acúmulo de materiales de obra y para las instalaciones auxiliares.

8. *Programa de vigilancia ambiental.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallarán el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión, integrando el correspondiente programa contenido en el estudio de impacto ambiental. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidas a la Dirección General de Política Ambiental a través de la autoridad portuaria, que acreditará su contenido y conclusiones:

Antes de la formalización del acta de replanteo de la obra:

Medidas de protección contra las emisiones de polvo y ruido a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección arqueológica a que se refiere la condición 6.

Anualmente, desde el comienzo de las obras y por un período de doce años:

Estado batimétrico, bentónico y planctónico de la zona, y estado de afección en que se encuentran los espacios naturales referidos en la condición 1.

Estado de la calidad de las aguas a que se refiere la condición 2.

Antes de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe visado por la autoridad competente sobre el nuevo punto de vertido del efluente de refrigeración de la central térmica de GESA referido en la condición 1.

Informe visado por la autoridad competente sobre la eliminación del emisario submarino y resto de colectores a que se refiere en la condición 2.

Informe visado por la autoridad competente sobre el establecimiento del plan de seguridad referido en la condición 3.

Antes de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra y anualmente durante un plazo de tres años, informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas al estado y evolución de las actuaciones realizadas para la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Se remitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

9. *Documentación adicional.*—La autoridad portuaria de Baleares remitirá a la Dirección General de Política Ambiental antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece en su condicionado y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Plan de ejecución de obras que incluirá las medidas de protección de comunidades biológicas y contra emisiones de polvo y ruido expresadas en las condiciones 1 y 4.

Plan de control de calidad de las aguas referido en la condición 2.

Plan de seguridad portuaria referido en la condición 3.

Estudio de niveles de ruidos referido en la condición 4.

Plan de integración paisajística y proyecto de recuperación ambiental de la obra referidos en la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental referido en la condición 8.

10. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 26 de julio de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

#### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
ICONA .....	X
Delegación del Gobierno Balear .....	—
Presidencia del Consejo de Islas Baleares .....	—
Dirección General de Medio Ambiente Palma de Mallorca .....	—
Ayuntamiento de Ibiza .....	—
Departamento de Ecología. Universidad de Baleares .....	—
Grupo Ornitológico Balear (GOB) .....	—
Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental .....	—
AEDENAT .....	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT) .....	—
ADENA .....	—
Greenpeace .....	—
Grupo Sial .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) .....	—

La respuesta de ICONA es la siguiente: Señala que la zona se contempla como área natural de especial interés, integrada en el Área de Especial Protección de Amunts d'Eivissa por la Ley de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares. Sugiere además que el estudio de impacto ambiental contemple los posibles efectos que se originarán por las alteraciones del oleaje producida por los nuevos diques, en especial el de abrigo sobre los islotes vecinos Is. Negras, Is. Dado e I. de Ses Rates, todos ellos espacios de interés natural, y sobre Cala Talamanca y la playa d'En Bossa, así como los posibles efectos

que se originen por el dragado de las dársenas, que junto con los anteriores pudieran repercutir en la fauna marina, y vía cadena trófica, en la avifauna.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental e información complementaria

Según el proyecto de nuevas instalaciones portuarias con nuevo abrigo en el puerto de Ibiza su necesidad nace ante la insuficiencia de las actuales instalaciones portuarias tanto en tierra como en lámina de agua abrigada así como una solución ante la peligrosidad inherente a un grupo de actividades que se llevan a cabo en el puerto y que están relacionadas con su uso y con su emplazamiento espacial de privilegio como es la descarga de combustibles y de sustancias peligrosas y posterior evaluación de las mismas.

Según la justificación de la propuesta de ejecución del proyecto, se estudiaron una serie de alternativas, descartadas en su momento por la autoridad portuaria de Baleares y otras actuaciones más impactantes como la ejecución de una nueva instalación portuaria en Sa Caleta cuyo anteproyecto no fue aprobado.

Las obras a realizar se agrupan en tres grandes grupos:

a) Nuevos accesos, que comprende una nueva carretera, ya realizada, por la ribera de la isla Plana hasta alcanzar las nuevas terminales de tráfico mercantil previstas en la ribera interior de los islotes de Botafoch y la isla Grossa o de Valerino.

b) Nuevas infraestructuras en muelles de ribera:

Una zona de mantenimiento de embarcaciones que comprende una explanada de 6.000 metros cuadrados -ganada al mar- a una altura media de un metro.

Terminal de transbordadores con una superficie de 26.000 metros cuadrados.

Edificios para locales de oficinas y despachos.

c) Nuevo dique de abrigo con una longitud de 550 metros con una solución tipo dique sumergido y una altura de espaldón de 7 metros sobre el nivel del mar, dotado de alveolos difusores de tipo circular de 90 centímetros de diámetro para reducir los posibles efectos de reflexión de oleaje interno. El dique tiene una triple finalidad: Por una parte, conseguir el abrigo para las nuevas terminales; prestar atraque a tráficos especializados como combustibles licuados, y de abrigo a toda la zona actual interior del puerto frente a temporales.

En el tramo central del muelle de abrigo se prevé una terminal de carga de combustible.

Las obras, según el proyecto, se desarrollarán en un plazo de tres años.

Según el estudio, las obras previstas no contemplan la necesidad de proceder a realizar dragados de fangos y, en consecuencia, vertido de éstos.

El estudio indica que la construcción del dique no produce ninguna variación del oleaje incidente en Cala Talamanca, y no afecta a la zona de playa d'En Bossa, excepto en el caso de algunos temporales.

El estudio indica que para la obtención de materiales de escollera se utilizará la cantera de S'Argentera en el término municipal de Santa Eulalia y otras cinco canteras cuya elección dependerá de los bloques de relleno que puedan extraerse de ellas.

El estudio analiza el crecimiento global del turismo, lo que ha producido un abandono de las actividades agrarias tradicionales.

El estudio describe la climatología de la isla, su geografía costera, composición de materiales debajo de las futuras aguas portuarias, dinámica de la bocana del puerto, en el que se indica que los materiales atrapados en la Cala de Talamanca parecen estabilizados y de difícil-imposible removilización y que los materiales de las playas del sur y sudoeste de Ibiza parece que no fluyen hacia la bocana del puerto actual, en razón del régimen de corrientes dominante.

Los sedimentos superficiales del fondo marino son analizados concluyendo que la parte oeste de la bahía, que es una zona abierta al oleaje y a los temporales, está formada por arenas procedentes de la erosión costera y materiales de origen marino. El canal central presenta sedimento muy rico debido al fuerte tráfico marítimo en la bocana que levanta los sedimentos de fondo y en las zonas más profundas, frecuentes fondeos. La parte este, que es la zona más resguardada de la bahía, se caracteriza por el dominio de fangos arcilloso y materia orgánica, principalmente vegetal.

La descripción del medio biológico marino concluye que la bahía de Ibiza conserva un rico y diverso biotopo marino, aunque las comunidades originales se encuentran fuertemente alteradas en gran parte de la bahía. Las especies encontradas son las típicas de una bahía mediterránea con variedad de fondos arenoso, rocoso y fangos, con Posidonia oceánica y Caulerpa prolifera como las especies fitobentónicas más representativas, una diversidad de ictiofauna importante y algunas especies indicadoras de una cierta eutrofización, como es el caso de determinadas Holoturias.

El estudio establece que en general el estado de conservación del bentos es variable, existiendo un clara diferencia entre las zonas mejor conservadas de la parte oeste y la Cala de Botafoch y las que presentan mayores impactos debido a los fondeos y turbidez del agua del canal central y zona este.

Del análisis de la calidad de las aguas dentro y fuera del puerto, el estudio indica que el estado de saneamiento de la bahía y alrededores es aceptable, si bien, se debería corregir el efecto negativo del emisario de la depuradora de Ibiza, aliviaderos de emergencia en la zona de La Marina en el interior del puerto y el elevado nivel de coliformes en el puerto deportivo de Ibiza Nueva.

En cuanto a los recursos pesqueros, la bahía y los alrededores tiene gran importancia a nivel local.

El estudio biológico terrestre señala dos zonas de interés ecológico cercanas a la zona de obras: La zona húmeda de Ses Feixes de Talamanca y la Illa Negra Norte; la presencia de una especie vegetal endémica en la Illa Grossa, *Allium conmutatum*; numerosas especies de aves, algunas de ellas protegidas, entre las que destaca la colonia de Gaviota de Audouin en Illa Negra Norte y en Ses Feixes de Talamanca; dos especies de salamangas protegidas, y una serie de coleópteros endémicos baleares.

El análisis de los usos del suelo destaca el uso lúdico que representan las playas regeneradas, de arena y de carácter privado para los usuarios de una instalación hotelera; la playa d'Es Duros, al pie del dique que une Illa Pla con la Illa Grossa y el uso residencial con dos instalaciones hoteleras y viviendas unifamiliares.

El estudio analiza el tráfico marítimo del puerto de Ibiza en los últimos años y señala que entre los diferentes tipos de buques que utilizan el puerto, destaca en primer lugar el hecho de la existencia de una serie de barcos especializados en el transporte de graneles (tanques, butaneros, cementeros y graneleros); otros tipos de buques de transporte exclusivo de mercancías general como son los cargueros y portacontenedores; los que combinan el transporte de carga con el transporte de pasajeros y otros buques de pasaje. Por último, el estudio destaca la existencia de un grupo de buques destinados básicamente al transporte de pasajeros, que son los cruceros turísticos, que presentan una evolución positiva en los últimos años.

Entre las dificultades que presenta actualmente el puerto para su acceso marítimo, destaca la falta de calado suficiente para los trasatlánticos y cruceros internacionales que se ven obligados actualmente a fondear en el antepuerto; la inseguridad como refugio, ya que se produce un movimiento vertical en los buques, sobre todo cuando hay resaca que ocasiona graves desperfectos en los buques y que en algunos casos hace peligrosa la tarea de descarga.

Entre las actividades económicas que implican el uso del puerto y su entorno se encuentran el comercial y turístico; el implicado directamente en los movimientos de mercancías en el puerto; industria y construcción; la pesca; la energía y combustibles; tráfico de pasajeros y los automóviles en régimen de tránsito.

El estudio analiza el entorno ambiental del puerto con las actividades ligadas a él destacando como la más peligrosa para la población, la descarga de combustibles desde donde se transporta por unas tuberías especiales hasta los depósitos de Campsa situados al noroeste de la ciudad.

La evacuación de residuos líquidos se realiza tras su tratamiento en una estación depuradora por un emisario submarino a una distancia de 1,6 kilómetros de la costa por la playa de Talamanca. También existe una red de colectores en la zona portuaria, otro emisario submarino localizado en la parte norte del puerto que funciona sólo en momentos de emergencia o de extrema saturación; y una estación de bombeo en el muelle pesquero que sirve de refrigeración a la central térmica y que por la elevada temperatura del agua en los alrededores provoca el crecimiento masivo de organismos en los cascos de las embarcaciones cercanas.

El ruido es tratado en el estudio resultando la parte sur del puerto de Ibiza con la presencia cercana de barrios de La Marina y Sa Penya y la localización de terraza, bares y restaurantes. Se menciona otro tipo de molestias como las derivadas por la emisión de olores de las actividades ligadas al puerto.

Entre los valores culturales destaca el yacimiento arqueológico de Illa Plana y la existencia de restos en Illa Grossa y Botafoch, aunque según se indica en el estudio, éstos están totalmente arrasados.

Entre los impactos negativos sobre el medio físico destaca:

Tendencia al aumento de eutrofización de aguas por falta de renovación por factores físicos intrínsecos.

Formación de fangos y cienos en las dársenas portuarias por depósito de materiales diversos.

Alteración paisajística por la alteración de las nuevas infraestructuras.

Las medidas correctoras propuestas para los impactos al medio físico del estudio incluyen:

Los canales de drenaje de las aguas pluviales deberían poseer cubetas de decantación para facilitar el entrapamiento y recogida posterior de materiales sólidos que arrastran las aguas.

Se recomienda dragado generalizado de los distintos espacios portuarios para evitar pérdida de calados por incremento de cieno y lodos.

Controlar la batimetría, evolución mediante trampas de sedimentos de los materiales decantados.

Ejecución material de obras en una sola fase.

Acondicionamiento de canteras.

Entre los impactos negativos sobre el medio marino destaca:

Que la estimación aproximada de las superficies de fondo marino que se verían destruidas por la ejecución de las obras sería de 124.350 metros cuadrados y un total de superficie afectada como consecuencia de remoción y dispersión de los materiales marinos de 192.550 metros cuadrados.

En el cálculo de porcentajes de comunidades bentónicas afectadas, el estudio indica que el 35 por 100 de la vegetación bentónica existente en el antepuerto se verá suprimida o afectada por la obra, que incluso puede ser incrementado posteriormente por la alteración de las condiciones físicas y biológicas; no obstante, señala el estudio que en cuanto a la extensión de praderas vegetales suprimidas por las obras, debe ser considerada despreciable en relación con la gran extensión, naturaleza y estado general de conservación de los fondos marinos de la plataforma continental costera de la isla de Ibiza.

Se hace un cálculo de la pérdida de recursos pesqueros en el antepuerto como consecuencia de la ejecución de las obras llegando a una estimación aproximada de un 3-4 por 100 sobre las capturas totales de la bahía de Ibiza, Talamanca y de los islotes cercanos, según los datos facilitados por la Cofradía de Pescadores.

Entre las medidas correctoras propuestas por el estudio para estos impactos destaca:

Delimitación espacial, previo reconocimiento exhaustivo de las zonas biológicamente aptas en las que queden prohibidas acciones como el tráfico marítimo de embarcaciones de recreo y comerciales, fondeo de embarcaciones de recreo, vertido de materiales, pesca submarina, entre otras actividades.

El estudio señala que como medida compensatoria por la reducción de condiciones biológicas naturales de biomasa, sería de interés realizar fondeos de arrecifes artificiales con vistas a potenciar la proliferación y desarrollo de la fauna marina propia de la zona. Asimismo se propone la repoblación de fondos a base de posidonia oceánica mediante transplante de esquejes.

Elaboración de un plan que contemple el cambio de la actual ubicación de la salida al mar de los dos emisarios que afectan al ámbito portuario y el cambio del emisario actual de Talamanca.

Ejecutar las obras en una sola fase con el fin de evitar la producción doble y en diferentes tiempos de impactos sobre el medio marino.

Ejecutar primero el vial de acceso y los muelles, dejando en último lugar la ejecución del dique de abrigo, que como consecuencia de su efecto de cierre dificultaría la renovación de corrientes que facilitará la deposición de materiales.

En cuanto a los impactos negativos sobre las comunidades vegetales terrestres, el estudio señala que las modificaciones portuarias no supondrán afección a las especies vegetales de interés especial en las islas, ya que las modificaciones se harán fundamentalmente sobre la lámina de agua.

No obstante, para minimizar al máximo los posibles efectos de las obras se propone preservar y potenciar las especies de porte arbóreo tanto de los sectores en sí como de sus alrededores para incrementar el valor paisajístico y como barrera visual de las alteraciones que se realizarán; se recomienda el establecimiento de prohibiciones como las excavaciones abusivas, utilización de materiales y la creación de obras que no guarden consonancia con el entorno, etc.; plantación de especies autóctonas; esta-

blecimiento de espacios ajardinados bien gestionados en los que no abundan especies exóticas.

Los impactos negativos sobre la fauna terrestre, son calificados por el estudio como negativos haciendo especial mención a la zona de Ses Feixes de Talamanca y de la Illa Negra Norte, dos emplazamientos geográficos cuyas poblaciones pueden verse afectadas indirectamente por las modificaciones previstas.

El estudio propone, entre otras medidas correctoras para mitigar los impactos de comunidades animales terrestres, el diseñar un plan de ejecución de obras de forma que minimice en lo posible las lógicas alteraciones para la fauna.

Entre las medidas correctoras propuestas frente a los impactos negativos que se ocasionarán sobre el paisaje, el estudio propone:

Aumentar de forma considerable las zonas verdes y ajardinadas con el oportuno plan de ajardinamiento de la zona, a base de especies autóctonas dentro de todo el ámbito portuario, que incluiría pantallas vegetales en la parte trasera de la futura explanada de mercancías.

Prestar atención a las tipologías constructivas en las edificaciones portuarias, que se adapten a las propias de la zona.

Reforestar el desmonte actual existente junto al hotel «Benjamín».

Entre los impactos socioeconómicos negativos descritos por el estudio, afectan los barrios turísticos de Illa Plana, Illa Grossa e Ibiza Nueva, por la modificación de toda la fisonomía de la franja costera hasta el faro de Botafoch, con un fuerte cambio en las condiciones de tranquilidad, no sólo por el nuevo terminal en sí, si no por el tráfico rodado con vehículos pesados de transporte destinados a la carga y descarga, que generará todo el nuevo vial a lo largo de la línea costera supresión de la playa des Duros eb Illa Plana.

Entre los establecimientos turísticos más afectados se encuentran, según el estudio, el hotel «El Corso» y el hotel «Benjamín» que se encuentran situados junto al futuro enlace viario entre la nueva entrada comercial y los viales actuales, y el sector «Ibiza Nueva» afectado indirectamente por el aumento del tráfico previsto sobre la avenida Pitiüses, así como el desarrollo turístico en la zona.

Como medidas correctoras, el estudio propone una serie de acciones de carácter paisajístico como una especial atención al tratamiento de ajardinado con especies autóctonas; una especial atención a la tipología de las nuevas construcciones; la posibilidad de arbitrar algún tipo de compensación para propietarios de establecimientos hoteleros y residencias que se verán afectados por las acciones derivadas del proyecto; intentar llevar a cabo la mayor parte de las obras propuestas durante los meses de menor actividad turística y comercial.

En relación con los impactos negativos producidos por el ruido, el estudio destaca como principales focos emisores, el tráfico de camiones tanto en la fase de obra como en la de explotación y la maquinaria utilizada en la construcción de las nuevas instalaciones.

Como medidas correctoras para estos impactos, el estudio recomienda el apantallamiento vegetal en trebolillo, utilizando especies autóctonas especialmente en el vial de acceso a la nueva plataforma comercial y entre la zona limítrofe entre la nueva plataforma y la Illa Grossa e Illa Plana.

Finalmente el estudio propone un plan de seguimiento y control.

#### *Análisis de contenido*

El estudio contempla los epígrafes exigidos por el reglamento aunque se consideró la información expresada como incompleta en algunos aspectos de valoración de los efectos y repercusión en las comunidades animales, que han sido completados con información complementaria y con el condicionado de la presente declaración.

Las medidas correctoras son meras recomendaciones sin especificación técnica ni económica.

#### **ANEXO III**

#### **Comisión permanente del medio ambiente de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio del Gobierno Balear**

En su informe concluye que con el plan especial da por cerrada la polémica de creación de un segundo puerto llamado de la Caleta. Indica que el mencionado plan especial cumple el triple objetivo propuesto de:

Dotar de abrigo a las nuevas terminales a crear a su redoso a lo largo de las riberas de Illa Plana e Illa Grossa.

Prestar atraque a tráficlos especializados como combustibles líquidos y gases licuados.

Proporcionar un complemento de abrigo al actual espejo de agua, en ocasiones resistentes a los temporales.

Asimismo, el informe señala una serie de deficiencias en el estudio de impacto ambiental del plan especial entre las que destaca:

La no inclusión de un estudio de alternativas.

Determinación de las extracciones de material de relleno.

Estudio de composición química de fangos.

Plan de recogida de aceites usados de los motores, agua de sentinas y residuos sólidos proveniente de todo tipo de buques.

#### *Comisión insular de urbanismo de Ibiza-Formentera*

La comisión, en sesión celebrada el día 18 de junio de 1993, acuerda suspender la aprobación definitiva del plan especial del puerto de Ibiza, para subsanación de algunas deficiencias como:

1. Deberán suprimir del plan especial la explanada correspondiente a la terminal I-5 Botafoch, por no justificarse su necesidad.

2. Deberán incluir acuerdo con el municipio de Ibiza del traslado de los depósitos de combustibles de Campsa y Repsol-Butano con expresión de una serie de condiciones.

3. Deberán redistribuir la zona de la actual terminal I-1, I-2, I-3, previstas en los muelles comerciales de la ribera norte, de forma que se destinen el 50 por 100 a «zona verde».

4. Deberán prever la desaparición de las instalaciones y edificaciones actualmente ocupadas por Ibiza Nueva.

5. Incluir una ordenanza que prevea que todas las construcciones que se efectúen en la zona situada frente a la isla Plana y la punta de Botafoch, no podrán tener una altura que supere los doce metros.

6. Incluir en el plan una ordenanza que recoja todas las prescripciones señaladas por la comisión permanente de medio ambiente.

#### *Alegaciones con contenido medioambiental al plan especial del puerto*

Presentadas 51 alegaciones que expresan su negativa al plan especial por entender que la construcción de un puerto industrial en Ibiza perjudicaría al entorno paisajístico y ecológico y que va en contra de los principios que tiene la isla: el «Turismo de calidad de la isla, prestaciones de servicios de alto nivel, y entrada y estancia de barcos de recreo».

Ayuntamiento de Ibiza.—En su informe además de expresar consideraciones de índole urbanístico, hace las siguientes indicaciones medioambientales:

Traslado fuera del municipio de Eivissa de los depósitos de almacenamiento de combustibles de Campsa, así como también su emplazamiento actual de los de «Repsol-Butano».

Que se inviertan los trazados del poliducto y del resto de canalizaciones que se preven en la zona de Botafoc, de tal forma que el poliducto transcurra por la zona del mar y el resto de canalizaciones por la tierra.

Que junto a la regeneración de las playas de Baix de Sa Penya, se consolide el acantilado que conforma toda esta fachada marítima.

#### *Alegaciones al anteproyecto*

El anteproyecto fue sometido al trámite de información pública en febrero de 1991, resultando las siguientes alegaciones con contenido medioambiental:

Ayuntamiento de Ibiza.—Informa favorablemente al anteproyecto condicionado a una serie de aspectos idénticos a los descritos en el informe al plan especial del puerto.

Consejo Insular de Ibiza y Formentera.—Hace las indicaciones similares al plan especial del puerto.

Don Gabril Ferrer Ramón.—En su alegación hace alusión al impacto paisajístico que causarían los tinglados y plataforma propuesta Illa Valerino.

Doña María Clara Ramos Riera y 421 más.—Las alegaciones hacen referencia al perjuicio turístico que el anteproyecto ocasionaría, comparando lo ocurrido en el puerto de San Antonio Abad, Rotterdam o Hamburgo; al estancamiento de aguas y putrefacción de fondos, al impacto paisajístico que producirán los depósitos de butano.

**21294** *RESOLUCION de 10 de agosto de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla. Carretera N-620 de Burgos a Portugal. Tramo: Salamanca-Fuentes de Oñoro. subtramos: Salamanca-Martín de Yeltes y Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro. Provincia de Salamanca», de la Dirección General de Carreteras.*

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 10 de agosto de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

#### **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO «AUTOVÍA DE CASTILLA. CARRETERA N-620 DE BURGOS A PORTUGAL. TRAMO: SALAMANCA-FUENTES DE OÑORO. SUBTRAMOS: SALAMANCA-MARTÍN DE YELTES Y MARTÍN DE YELTES-FUENTES DE OÑORO. PROVINCIA DE SALAMANCA», DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS**

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental y su 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria-resumen, la orden de estudio del estudio informativo mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio es la definición de las diferentes opciones de trazado de la autovía entre Salamanca y Fuentes de Oñoro. La longitud prevista es aproximadamente 100 kilómetros.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de agosto de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 1 de mayo de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca», con fecha 10 de mayo de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 8 de abril de 1994, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

En el anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla. Carretera N-620 de Burgos a Portugal. Tramo: Salamanca-Fuentes de Oñoro. Subtramos: Salamanca-Martín de Yeltes y Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro. Provincia de Salamanca».