

24229 *RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento. San Roque», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por 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 de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió con fecha 10 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto «Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento. San Roque».

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, y también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

Elaborados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras el proyecto y el estudio de impacto ambiental, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 20 de agosto de 1999, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de diciembre de 1999, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en el proyecto «Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento. San Roque», se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

Posteriormente, con fecha 17 de agosto de 2000, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito mediante el que comunicaba la conveniencia de llevar a cabo el proyecto en sucesivas fases, acompañando el desarrollo de las obras a las necesidades reales de tráfico que se vayan planteando. La ejecución de estas fases, hasta llegar a la solución definitiva, daría lugar a una serie de cambios, provisionales, sobre la situación prevista inicialmente. Por todo ello, la Autoridad Portuaria elaboró una addenda al proyecto inicial en la que se contemplaban las modificaciones estructurales y sus posibles repercusiones ambientales.

Este nuevo documento se sometió a información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 12 de agosto de 2000.

Con fecha 5 de octubre de 2000, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la citada addenda junto con el resultado de la nueva información pública realizada. La descripción de las modificaciones correspondientes a las distintas fases del proyecto, los previsibles cambios en los aspectos ambientales y un resumen del resultado de la última información pública, se incorporan a los ya citados anexos II, III y IV respectivamente.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo

1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 proyecto «Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento. San Roque», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto «Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento. San Roque» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Protección de la línea de costa. Playas próximas a la zona del proyecto.—Con el fin de controlar y, en su caso, corregir las posibles modificaciones que las nuevas infraestructuras pudieran producir en el litoral, se llevará a cabo un seguimiento batimétrico del tramo de costa comprendido entre la desembocadura del río Guadarranque y el espigón más al norte del puerto de La Línea de la Concepción.

Este seguimiento se realizará según se indica en la condición 6, y se tomará como referencia la batimetría de la zona señalada antes del comienzo de las obras (batimetría inicial).

Se prestará especial atención a: La posible pérdida de calados en las instalaciones de Gibraltar Intercar y de Cepsa; la erosión en las playas de Campamento, Puente Mayorga y Poniente, en La Línea de La Concepción; el aterramiento en el desagüe del arroyo Cachón.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras llevará a cabo las actuaciones necesarias para, en caso de producirse, y cuando ello sea debido a las obras de las nuevas instalaciones, corregir los efectos indicados en el párrafo anterior.

2. Operaciones de dragado.—El resultado de la caracterización de los materiales a dragar, efectuado de acuerdo con las recomendaciones elaboradas por el CEDEX y adoptadas por el Ente Público Puertos del Estado, ha puesto de manifiesto que todo él, a excepción del correspondiente a la muestra S9 (según figura en el anejo al estudio de impacto ambiental «Caracterización de sedimentos. Estudio geológico y geomorfológico»), está por debajo del nivel de acción I, por lo que, según las citadas recomendaciones, puede verse libremente al mar. El material dragado, en especial el correspondiente a la muestra S9, se gestionará siguiendo lo establecido en las recomendaciones del CEDEX, utilizándose, siempre que sus características granulométricas lo aconsejen, en el relleno de las nuevas superficies creadas. No obstante, todo aquel material dragado que resulte excedente de los rellenos portuarios, y que sus características físico-químicas lo permitan, se pondrá a disposición de la Dirección General de Costas para que, si lo estima conveniente, lo utilice en la regeneración de las playas de la zona.

3. Relleno de explanadas. Materiales de préstamo.—Las operaciones de relleno, necesarias para conformar las nuevas explanadas portuarias, se realizarán una vez que se haya completado el cierre perimetral de cada una de ellas (mediante la colocación de cajones o talud de escollera, según cada caso), al objeto de evitar el paso de la fracción fina del sedimento al agua de mar.

Los materiales necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias (todo-uno, escollera y áridos para hormigón) procederán de canteras en funcionamiento debidamente autorizadas. Esto se aplicará, también, para los materiales de relleno que se requieran en la construcción de muelles y explanadas portuarias (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado).

La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos de la Junta de Andalucía competentes en la materia.

4. Calidad del agua.—Durante la fase de construcción se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental, condición 6.

En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes, de manera que se cumpla la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertidos de productos o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo y París, Londres y Marpol).

5. Protección del patrimonio arqueológico.—Antes del comienzo de las obras se redactará un proyecto de actuación arqueológica en el que se detallarán las prospecciones y sondeos a realizar en los alrededores

de la zona de obras, así como las medidas a tomar con los hallazgos que pudieran verse afectados por las obras. Este proyecto deberá contar con la conformidad de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

6. Programa de vigilancia ambiental.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, acreditando la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras su contenido y conclusiones. Este programa de vigilancia ambiental integrará el plan de seguimiento y control que figura en el punto 8 del estudio de impacto ambiental, y comprobará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en dicho estudio.

Evolución de la línea de costa:

Antes del comienzo de las obras se realizará una campaña batimétrica, al objeto de obtener la batimetría inicial de la zona especificada en la condición 1, que será tomada como situación de referencia.

Antes de transcurrido un año de la finalización de cada una de las cuatro fases en que se ha estructurado el desarrollo del proyecto se llevará a cabo un seguimiento batimétrico para compararlo con la batimetría correspondiente a la situación inicial. Este seguimiento se realizará, con carácter anual, durante los tres años siguientes a la finalización de la fase IV del proyecto, que es la que corresponde a la configuración definitiva del mismo.

Control de la calidad del agua:

Durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros físico-químicos y de turbidez citados en el apartado 3.4.C del estudio de impacto ambiental, así como los valores de sólidos fijos en suspensión.

Estas muestras se tomarán en cinco puntos situados mar adentro, frente a la zona de obras, aproximadamente sobre la batimétrica -50, y convenientemente espaciados para cubrir todo el frente que va desde la playa de Puente Mayorga hasta el puerto de La Línea de la Concepción.

Se realizarán tres medidas en cada uno de los puntos de muestreo, superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán semanalmente mientras duren las operaciones de dragado y relleno de explanadas. Las medidas de sólidos fijos en suspensión continuarán realizándose durante un año a la finalización de estas operaciones, si bien ahora con carácter mensual. Los informes serán mensuales, y se emitirán cada mes durante la fase de operaciones y trimestralmente a partir de su finalización.

A partir de los dos años de la finalización de las obras, y sin obligatoriedad de remitir informes a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recomienda que la Autoridad Portuaria efectúe campañas semestrales de medida de estos parámetros.

7. Documentación adicional.—La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, 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.

Los documentos referidos son los siguientes:

- Batimetría inicial de la zona, según se indica en la condición 1.
- Proyecto de actuación arqueológica, referido en la condición 5.
- Programa de vigilancia ambiental, detallado en la condición 6.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 11 de diciembre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Dirección General de Costas	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante	—
Consejería de Agricultura y Pesca. Dirección General de Pesca (Junta de Andalucía)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Consejería de Medio Ambiente, Dirección General de Protección Ambiental	—
Centro de Investigaciones y Producción de Especies Marinas (J. Andalucía)	—
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea	—
Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía	—
Instituto de Investigaciones Pesqueras	—
Instituto Español de Oceanografía	X
Ayuntamiento de Algeciras	X
Ayuntamiento de San Roque	X
Ayuntamiento de La Línea	—
Cofradía de Pescadores de Algeciras	X
Cofradía de Pescadores de La Línea	X
Asociación Gaditana para la Defensa de la Naturaleza (AGADEN)	—
Confederación Ecologista Pacifista Andaluza (CEPA)	—
Ándalus	—
C.O.D.A.	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	—
Asociación Ecologista VERDEMAR	X
Grupo Ecologista «Alimoche»	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Greenpeace	—

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

La Dirección General de Costas indica que el estudio de impacto ambiental debe incluir un estudio de dinámica litoral referido a la unidad fisiográfica correspondiente. Será necesario determinar la magnitud del basculamiento que, cuando se construya la plataforma y el dique de abrigo, sufrirá la playa de Puente Mayorga, así como las medidas correctoras adecuadas para resolver el problema. Considera importante precisar la procedencia de los seis millones de metros cúbicos de material necesario para el relleno de la explanada portuaria. Sobre los dragados, dice que el material que sea apropiado para la alimentación de playas debe destinarse a este fin, y no al relleno de superficies portuarias.

La Secretaría General de Pesca Marítima dice que no tiene ninguna sugerencia que aportar al presente proyecto.

El Instituto Español de Oceanografía se manifiesta en el mismo sentido que la Secretaría General de Pesca Marítima.

El Ayuntamiento de Algeciras señala que es fundamental conocer la procedencia de los materiales de relleno. Asimismo, indica que las obras proyectadas deberán ajustarse al Plan de Utilización del Espacio Portuario (pendiente de aprobación), y ser compatibles con las previsiones del Plan de Ordenación del Campo de Gibraltar.

El Ayuntamiento de San Roque sugiere que se analice la contaminación atmosférica que producirá la futura actividad portuaria. Deberá estudiarse el efecto de las obras sobre el paisaje y sobre las playas de Campamento y Puente Mayorga, así como la posible influencia del relleno sobre la desembocadura del arroyo Cachón de Jimena. Debe determinarse la procedencia de los seis millones de metros cúbicos de material de relleno. Señala la necesidad de compatibilizar el proyecto con los planeamientos vigentes.

La Cofradía de Pescadores de Algeciras manifiesta que las obras proyectadas afectarán a dos caladeros que vienen siendo utilizados por la flota de cerco. Resultarán afectadas algunas especies, como jureles, sardinas, boquerones, etc.

La Cofradía de Pescadores de La Línea indica que el proyecto supone la desaparición de una superficie de fondo marino actualmente ocupada por diversas especies, fundamentalmente moluscos bivalvos, en una zona que sirve de caladero para barcos de pesca artesanal de rastro, trasmallo, cerco y palangre de las localidades de La Línea y Algeciras. Sugiere que se analice la incidencia del proyecto sobre el sector pesquero y se determinen soluciones alternativas.

La Asociación Ecologista VERDEMAR señala que el relleno de la nueva superficie portuaria provocará la suspensión de los finos contenidos en el sedimento con los consiguientes efectos negativos para las comunidades de algas. Considera necesario realizar un estudio de la repercusión de las obras sobre especies en peligro de extinción (ballenas, cetáceos, etc.) que transitan por la bahía de Algeciras. Se debe realizar un estudio de dinámica litoral para determinar los efectos del proyecto sobre la línea

de costa, y establecer las medidas correctoras necesarias para paliar dichos efectos. Propone que, en el caso que se pretenda almacenar graneles líquidos u otras mercancías peligrosas, se lleve a cabo una revisión del Plan Corrector de Vertidos a la Bahía, al objeto de incluir el presente proyecto en dicho plan, y tratar de evitar los vertidos accidentales de contaminantes.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El Puerto de la Bahía de Algeciras ha ido experimentando un espectacular crecimiento hasta ponerse a la cabeza, en cuanto a tráfico de contenedores, de todos los puertos del Estado, en el puesto número seis de los puertos europeos y en el número veinte de la clasificación mundial. El objetivo principal que se persigue con la realización de este proyecto es aumentar las instalaciones portuarias dedicadas al movimiento de contenedores, a fin de poder hacer frente al aumento espectacular que se prevé para este tráfico en los próximos años.

Los cálculos efectuados para obtener estas previsiones se han realizado basándose en datos reales, en cuanto al número de contenedores movidos y sus correspondientes pesos de mercancías, del período 1985-1997. Los resultados muestran claramente la necesidad de aumentar las instalaciones existentes, ya que las previsiones obtenidas saturarían las infraestructuras actuales.

Se ha descartado una nueva ampliación del muelle del Navío, ya que supondría un avance de las instalaciones actuales enfrentándolas a las playas de la Concha y el Rinconcillo, recientemente desafectadas de la Zona de Servicio del Puerto para garantizar el uso ciudadano de las mismas. Es por ello por lo que se ha considerado como una alternativa viable la ampliación de las instalaciones de Crinavis.

La zona donde se llevarán a cabo las obras previstas en el presente proyecto se ubica en el nordeste de la bahía de Algeciras, en las antiguas instalaciones del muelle de Crinavis en Campamento, en el término municipal de San Roque.

Proyecto inicial: El proyecto consiste, básicamente, en ampliar la plataforma portuaria de las instalaciones de Campamento, donde se puedan disponer las infraestructuras necesarias para el tráfico de contenedores; a esta plataforma final se llegaría tras dos fases de construcción, de forma que se puedan utilizar para atender las necesidades que se vayan presentando. Esta plataforma portuaria estará formada por los rellenos ganados al mar y limitada por los muelles que se describen a continuación. También se ha proyectado la construcción de un dique de abrigo destinado a proteger la plataforma.

Muelles: Los muelles que conformarán la nueva plataforma portuaria son los siguientes:

Muelle de gravedad de 1.200 metros de longitud y 16 metros de calado (muelle principal), alineado en la dirección noroeste-sudeste, que, separado unos 800 metros del deslinde de la zona de servicio y paralelo a aquella, limita la plataforma en su avance hacia el interior de la bahía de Algeciras.

Muelle de gravedad de 200 metros de longitud que prolonga el cajero sur del dique seco existente en las actuales instalaciones del muelle de Crinavis.

Muelle de gravedad de 200 metros de longitud. Este muelle cerrará el extremo del tramo anterior con el extremo noroeste del muelle principal.

Muelle de gravedad de 800 metros de longitud; constituye el cierre de la plataforma portuaria en su límite sudeste. Se proyecta escalonado en planta cada 200 metros para conformar tres rampas ro-ro. La orientación de estas rampas será nordeste-sudoeste.

Dique exterior de abrigo: El dique de abrigo se proyecta como un dique exento de 1.525 metros de longitud, paralelo al muelle principal y separado de éste por una distancia de 450 metros. Este dique, tanto para la alternativa consistente en cajón de hormigón sobre banqueta de escollera, como para la de cajones alternos con pantallas de hormigón, tendría una sección formada por cajones de hormigón armado constituidos por celdas que posteriormente se rellenarían de material granular. Estos cajones se cimentarán sobre una banqueta de escollera a la cota -35/-65 metros; previamente será necesario realizar un dragado para apoyar dicha banqueta sobre la roca firme.

En el caso de que se adoptara la alternativa de cajones flotantes, estos también serán de hormigón armado y estarán fondeados con ocho tirantes, no siendo necesario ningún tipo de dragado.

Las dimensiones de los cajones, en todos los casos, serán de 42,66 metros de eslora, 15,65 metros de manga y 23,50 metros de puntal.

Rellenos: El proyecto prevé dos fases para los rellenos: La primera fase contempla el relleno de una superficie de 223.000 metros cuadrados

para la creación de suelo portuario y de 13.200 metros cuadrados para la construcción del dique exento. En la segunda fase la superficie a rellenar asciende a 395.000 metros cuadrados de la zona portuaria y 9.300 metros del dique exento.

Así pues, la plataforma creada tendrá una superficie total de 618.500 metros cuadrados, estimándose en unos cinco millones de metros cúbicos el volumen de material de aportación necesario para su relleno. La procedencia de estos materiales se estudiará concretamente para cada una de las fases en las que se dividirá el proyecto de ejecución siendo, en todo caso, de origen terrestre.

Proyecto modificado: Como alternativa a las dos fases del desarrollo de las obras descritas anteriormente se planteó una nueva secuencia de ejecución de las obras, descritas y analizadas en la addenda al proyecto inicial, justificada por la utilización de la fosa interior en la explanada existente, realizada recientemente para la ejecución del dique flotante de Mónaco. La fase final de esta nueva secuencia coincide con la anteriormente descrita, aunque sus etapas intermedias son diferentes.

El ámbito de estas nuevas fases nunca supera el de la fase final descrita en el proyecto inicial.

A continuación se resume la nueva secuencia de ejecución del proyecto:

Fase I:

Consiste en la ampliación de la actual fosa interior a la explanada existente, para crear una dársena de unos 400 metros de longitud, 250 metros de ancho y 14,50 metros de calado. El perímetro se definirá con muelle de gravedad de 14,50 metros de calado en su alineación sur y taludes protegidos con escollera en sus alineaciones norte y este.

Se crearán 22 hectáreas de nuevas explanadas, que junto con las existentes posibilitarán poner en servicio un total de 45 hectáreas.

Para generar estas explanadas se necesitará un volumen de 1.500.000 de metros cúbicos de materiales de relleno, que procederán de la excavación de la fosa, ya realizada, y de la que deberá realizarse para ampliarla hasta alcanzar las dimensiones proyectadas para la dársena. El volumen de préstamos exteriores será de, aproximadamente, 350.000 metros cúbicos.

Fase II:

Consiste en prolongar la alineación del muelle definida en la fase I en unos 378 metros. Con esta actuación se persigue aumentar la línea de atraque necesaria para la correcta explotación de la explanada generada en la fase I.

La sección constructiva de esta prolongación consiste en una doble alineación de cajones para que resuelva la doble función de muelle y dique por cada una de sus caras.

Los cajones se cimentarán sobre banqueta de escollera. En esta fase no hay creación de nueva explanada.

Fase III:

En esta fase se generan 30 nuevas hectáreas de explanada que, unidas a las existentes, supondrán poner en servicio unas 75 hectáreas. Para ello será necesario el aporte de unos 2.000.000 de metros cúbicos de material de relleno procedente de préstamos.

Para poder tener en explotación la totalidad de la explanada obtenida será necesario disponer de suficiente longitud de muelle abrigado. Esto se consigue prolongando 255 metros la alineación definida en la fase II.

Este nuevo muelle abrigado se resuelve, igualmente, con doble alineación de cajones, que permite desarrollar la doble función de muelle y dique, de forma similar a la de la prolongación de la fase II.

Esta doble alineación de cajones se cimentará sobre banqueta de escollera.

Fase IV:

Esta fase se concibe como una reforma de la obra definida al final de la fase III para obtener mayores niveles de aprovechamiento de espacio y mayores niveles de explotación.

Esta reforma configura la situación final propuesta para la futura terminal. Para ello se construirá el dique exento, igual al que se definía en el proyecto inicial, paralelo a la mota de cierre con una longitud de 1.500 metros.

En el borde de la mota perimetral se construirá el nuevo muelle, igual al propuesto en el proyecto inicial.

Simultáneamente a la construcción del nuevo muelle se procederá al desmontaje del dique-muelle ejecutado en las fases II y III, reflotando los cajones de hormigón de estas obras para formar la estructura de gravedad del nuevo muelle.

No se considera necesario desmontar la banqueta de cimentación de cajones realizada en las fases II y III por no tener ningún efecto perjudicial para la navegación o los ecosistemas marinos.

Realizadas estas actuaciones se llegará a la misma situación final prevista y descrita en el proyecto inicial.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación preoperacional del medio receptor del proyecto y analiza las características de éste, identificando y evaluando los previsibles impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico, como sobre los factores socioeconómicos.

El objetivo principal se que persigue con la realización del proyecto es incrementar la capacidad operativa del Puerto Bahía de Algeciras, previsiblemente para su aplicación al tráfico de contenedores, para hacer frente a las expectativas de aumento de este tipo de tráfico.

El análisis que hace el estudio de la situación preoperacional del entorno que acogerá al proyecto se apoya en una serie de estudios monográficos sobre los factores más importantes: Geología y morfología costeras; clima marítimo; dinámica litoral (corrientes, oleaje y transporte sedimentario); calidad atmosférica y ruido; calidad del agua; calidad de los sedimentos; biosfera submarina y estructura socioeconómica del entorno.

El espacio elegido para el desarrollo del proyecto lo constituyen las antiguas instalaciones portuarias de Crinavis, actualmente infrautilizadas por haber quedado obsoletas. El proyecto se entiende como una reconversión de las mismas, adaptándolas a los usos actuales y futuros. La zona se encuentra enmarcada en el polo industrial de la Bahía de Algeciras, en la barriada de Campamento perteneciente al término municipal de San Roque, lindando con el término municipal de La Línea de la Concepción y el acceso al núcleo urbano de este municipio por la carretera N-351.

Geológicamente, esta zona del litoral gaditano está formada por los materiales preorogénicos, depositados en las antiguas cuencas marinas antes o durante las últimas fases de los cataclismos alpinos, que forman el complejo alóctono meridional. La zona se caracteriza por haber sufrido episodios de actividad tectónica sucesivos, intercalados con periodos de importante deposición, por lo que aparecen materiales de distintas edades, asentados sobre otros previamente deformados, y sometidos a esfuerzos posteriores, lo que da lugar a una región con una diversidad geológica y geomorfológica muy notable, que unido a su evolución en el Cuaternario con los cambios eustáticos y las particularidades climáticas e hidrodinámicas han dado lugar al paisaje actual.

La morfología de la zona que acogerá el proyecto incluye varios ambientes naturales formados por los estuarios de los cauces del Mayorga, el Guadarranque y el Cachón de Jimena, plataformas de abrasión rocosa, y playas de arenas finas y pendientes moderadas. Esta morfología costera ha sido alterada por factores antrópicos, con una importante ocupación de los terrenos adyacentes al mar.

El estudio ha analizado la hidrología superficial de los cauces fluviales existentes en la zona. El único directamente afectado por el proyecto es el arroyo Cachón de Jimena, que ya se encuentra reconducido en su tramo más próximo a la desembocadura. No se ha apreciado ninguna interacción en otros más próximos, el Mayorga, con caudal dependiente de la actividad de la central térmica próxima, y el Guadarranque, por su situación alejada.

Respecto al clima, el estudio informa que las temperaturas se caracterizan por su benignidad, siendo el valor medio en la zona de 17,8.º C. El régimen pluviométrico es marcadamente irregular, con máximos de precipitación en el trimestre noviembre-enero (llegando a registrarse 160 milímetros en veinticuatro horas) y una media de precipitación anual de 890,2 milímetros. El régimen de vientos es uno de los factores de mayor importancia en la determinación de los caracteres climatológicos de la zona. La especial situación en el estrecho de Gibraltar y la proximidad del continente africano, dan lugar a que esta región se encuentre sometida a la influencia de los vientos del Atlántico por una parte y a los procedentes de África por otra. El viento dominante en la zona es el noroeste, especialmente en invierno, mientras que en verano las frecuencias se reparten entre el noroeste, 24,2 por 100, y el sudeste, alrededor del 20 por 100.

En cuanto a la calidad atmosférica, el estudio recoge los datos de la red de medida de inmisiones atmosféricas coordinada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Los datos registrados de dióxido de azufre no superan en ninguna de las estaciones el valor límite (250 µg/Nm³), siendo el valor más alto registrado 151 µg/Nm³ en la estación de Guadacorte. El valor guía se establece entre 40 y 60 µg/Nm³. Este valor sólo se supera ligeramente en la estación de Guadacorte con 66 µg/Nm³. El valor límite establecido para el dióxido de nitrógeno (percentil 98 igual a 200 µg/Nm³ sólo se supera en la estación de Cortijillos

con 237 µg/Nm³. El valor guía es el percentil 50, igual a 50 µg/Nm³, que no se supera en ninguna de las estaciones, registrándose el mayor valor en la estación de Algeciras con 42 µg/Nm³. Con respecto a la materia sedimentable, el valor guía no se supera en ninguna estación. Además de usar los datos disponibles, se ha realizado un estudio específico de la calidad del aire durante un período de un mes, en el que se establecieron tres estaciones en torno a la zona del proyecto para la determinación de partículas sedimentables y en suspensión. La media de los niveles de inmisión de partículas en suspensión registrados ha estado por debajo del límite fijado por la normativa. Por el contrario, los niveles de partículas sedimentables han estado por encima del nivel admisible en dos de las estaciones y muy próximo en la tercera.

La contaminación acústica se ha analizado sobre la base tres estudios (dos acometidos por la Consejería de Medio Ambiente y otro realizado con motivo del presente trabajo). Se ha obtenido un alto grado de detalle de la situación acústica en la zona de Puente Mayorga, Campamento y La Línea. El estudio afirma que el cincuenta por ciento de los puntos medidos alcanzan un valor superior a los 65 dB(A). La distribución de niveles muestra una gran dispersión de los mismos. Los días laborables se agrupan en valores de 67 y 68 dB(A) y los días festivos en torno a los 71 dB(A). En los períodos diurnos los valores medios se encuentran por encima de 47 dB(A) los días festivos y de 50 dB(A) los laborables, encontrándose la mayoría (80 por 100) por encima de 61 dB(A). Los puntos donde se localizan los niveles medios más altos son los situados en las principales vías de comunicación, especialmente en la carretera San Roque-La Línea de la Concepción.

En referencia a la calidad del agua se ha dispuesto del inventario de los puntos de vertidos contaminantes realizado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. En la zona directamente afectada por la actuación no se ha localizado ningún punto, sin embargo en la zona de influencia se han localizado 17 puntos de vertido de diversa índole. El Plan de Policía de Aguas Litorales de la Junta de Andalucía revela que las aguas adyacentes a la zona de actuación presentan unas características normales para todos los parámetros medidos y se encuentran dentro de los márgenes establecidos en el Decreto 14/1996, de 16 de enero, por el que se aprueba el reglamento de calidad de aguas litorales y en el Real Decreto 734/1988, de 1 de julio, de normas de calidad para las aguas de baño. Al margen del cumplimiento de los valores imperativos estipulados, la calidad de las aguas de la zona no difiere mucho de la del exterior de la bahía, pese a los vertidos contaminantes existentes en la misma, lo que se justifica por las características hidrodinámicas de la zona que dan lugar a la consiguiente ausencia de estratificación y eutrofización.

La campaña analítica específica realizada confirma que ningún parámetro sobrepasa los valores guía establecidos en reglamento de calidad de aguas litorales de Andalucía y en las normas de calidad para las aguas de baño.

Para evaluar la calidad de los sedimentos se realizó una campaña de muestreo y análisis. La metodología seguida se ha basado en los aspectos metodológicos que para la gestión del material dragado se contemplan en los convenios de Oslo y Londres y en las «Recomendaciones para la Gestión del Material de Dragado en los Puertos Españoles» del CEDEX. Los resultados obtenidos muestran que las concentraciones medias ponderadas de metales pesados no sobrepasan, en general, los niveles de acción 1 de las citadas Recomendaciones. Sin embargo, para el mercurio la concentración media ponderada obtenida (0,61 mg/Kg) es ligeramente superior a dicho nivel (0,60 mg/kg), por lo que, siguiendo el procedimiento descrito en las recomendaciones, se obtienen dos categorías de materiales: I y II. La categoría II comprende los sedimentos correspondientes a una de las estaciones en el extremo este del dique de abrigo proyectado, y la categoría I incluye al resto de materiales. En cuanto a la materia orgánica, el contenido medio del total de los sedimentos no ha superado el 10 por 100.

Con relación al clima marítimo, el estudio analiza las características del oleaje y la marea astronómica. La ubicación de la zona del proyecto, en el interior de la bahía de Algeciras, determina unas condiciones de oleaje muy particulares, tanto en relación a las existentes en mar abierto como en la entrada misma de la bahía. El oleaje dominante en la entrada de la bahía, procedente del sector este, alcanza muy levemente la zona del proyecto, dada la protección natural que proporciona el peñón de Gibraltar, incidiendo tan sólo debido al fenómeno de difracción. De forma parecida debería ocurrir con los oleajes procedentes del segundo sector, aunque parte de estos oleajes se reflejan en el dique del puerto de Algeciras y dan lugar a un oleaje de dirección S60W que alcanza la zona de las instalaciones de Campamento. Este efecto de reflexión se ha tenido en cuenta en los modelos aplicados y en los estudios realizados. Los oleajes procedentes de los sectores S y S30W alcanzan de forma más directa el área de estudio, aunque el cabo de punta Carnero protege ligeramente

parte de la Bahía de Algeciras. Estos oleajes, aunque de menor energía, adquieren relevancia en la zona del proyecto debido a su incidencia directa. La amplitud máxima de la onda de marea en las inmediaciones de Algeciras es de 0,65 metros, lo que equivale a una carrera máxima de marea de 1,3 metros. Como corresponde a una bahía semicerrada, la circulación inducida por las mareas en el interior de la bahía es muy reducida.

En lo relativo a la dinámica marina, el estudio ha considerado cada uno de los casos de propagación de oleaje, circulación costera, y tasa de transporte de sedimentos y distribución de las zonas de erosión y deposición, para todas las direcciones de incidencia del oleaje consideradas (E, S60E, S30E, S y S30W), y en cada uno de los dos dominios elegidos (tanto al este como al oeste de Campamento).

En la zona de interés, con un diámetro medio de grano $D_{50} = 0,174$ milímetros, el transporte en suspensión es del orden de diez veces el transporte de arrastre por fondo, siendo por lo tanto el responsable mayoritario del transporte total, por lo que el patrón del transporte sedimentario coincide cualitativamente con la circulación costera. Al oeste de las instalaciones portuarias, la incidencia de oleajes de componente SE genera un transporte longitudinal uniforme de oeste a este, mayor al alcanzar el espigón de la desembocadura del río Mayorga, el cual actúa de barrera al paso de material, provocando una zona de deposición de sedimentos en su lado oeste, y menor tras el mismo. El patrón correspondiente a oleajes de componente SW muestra un transporte longitudinal mucho menor, de este a oeste, con sedimentación en el lado este del espigón de la desembocadura del río Mayorga. Al este de las instalaciones, los oleajes de componente SE muestran un patrón del transporte de sedimentos longitudinalmente uniforme de oeste a este, menor junto a las instalaciones portuarias y más importante al aproximarse al contradique del puerto deportivo, donde la acumulación de sedimento se traduce en un avance progresivo de la línea de orilla. El patrón del transporte correspondiente a oleajes de componente SW muestra mucha menor intensidad y mayor complejidad, dado que al este de las instalaciones portuarias aparecen un par de remolinos de giro antihorario, tras los cuales aparece un pequeño transporte longitudinal hacia el este que se atenúa rápidamente.

En lo relativo a la dinámica litoral de la zona, desde el punto de vista del transporte longitudinal y su implicación en la evolución de la línea de orilla, el estudio determina la evolución de ésta y modela dicho comportamiento. Asimismo, se estiman las tasas de transporte neto para un año medio, que muestran una clara tendencia del transporte hacia levante (hacia las instalaciones actuales), con valores máximos de 3.000 metros cúbicos al año, apareciendo una ligera inversión de la dirección del transporte (hacia el oeste) con un máximo puntual de 1.000 metros cúbicos al año. En el tramo al este de Crinavis, el estudio evalúa el transporte para la pequeña franja de playa existente a poniente del puerto deportivo, mostrando la notable tendencia del sedimento a ser desplazado hacia el oeste, con valores de transporte muy bajos, con máximos de 250 metros cúbicos al año.

El estudio describe los ecosistemas marinos del área, definiendo dos dominios o ámbitos diferentes, el de sustrato duro, constituido por las piedras y rocas de arenisca que forman parte de las escolleras perimetrales del puerto, en el que se ha determinado la presencia de: Biocenosis de la roca supralitoral, biocenosis de la roca mediolitoral superior, biocenosis de la roca mediolitoral inferior, biocenosis de algas fotófilas de la roca infralitoral de modo batido, biocenosis de algas fotófilas de la roca infralitoral de modo calmo, biocenosis de algas esciáfilas de la roca infralitoral de modo calmo o precoralígeno, todas ellas con índices de diversidad y riqueza específica normales para la zona, y el de sustrato blando, caracterizado mayoritariamente por la presencia de biocenosis de fondos de detritico costero. No se han encontrado especies protegidas o de especial interés ni praderas de fanerógamas. Respecto al plancton, se ha puesto de manifiesto la alta tasa de productividad, así como una alta riqueza específica al ser una zona transitoria entre el Mediterráneo y el Atlántico.

En cuanto a los recursos pesqueros de la zona, el estudio señala que éstos no son especialmente relevantes, siendo el pulpo la única especie digna de mención por su abundancia. El estudio pone de manifiesto la presencia en la bahía de Algeciras, y concretamente en la zona del proyecto, de delfines comunes.

En relación con la zona terrestre, el estudio hace referencia a la avifauna, señalando que las aves presentes en este espacio son, principalmente, especies antropófilas que se encuentran habituadas a condiciones similares a las de otros muchos enclaves de la bahía.

Respecto de la flora, el estudio dice que en el interior de las actuales instalaciones de Crinavis hay que diferenciar dos tipos de especies vegetales: aquellas que han aparecido de forma espontánea en las explanadas, y las que están presentes de forma más o menos ordenada y que en tiempos formaron parte de la vegetación ornamental de las zonas ajardinadas. En

cualquier caso, en la actualidad todas se encuentran formando una unidad homogénea debido al estado general de abandono no presentando un valor ecológico significativo.

En referencia al paisaje, el estudio indica que todo el arco de la bahía de Algeciras se encuentra profundamente transformado a raíz de las importantes alteraciones producidas desde los años 60 por la implantación en la zona del polo industrial, donde destacan chimeneas e infraestructuras industriales de todo tipo, alguna de las cuales alcanzan más de 200 metros de altura, con el consiguiente impacto visual desde cualquier punto de la bahía. La ubicación del puerto, ya existente, se encuentra en la zona de transición entre la zona urbana de La Línea de la Concepción y la zona industrial de los polígonos de Palmones, San Roque y Guadarranque. En lo referente al paisaje puramente marítimo, el incesante tráfico de naves de gran tonelaje, fondeadas o en tránsito por las aguas de la bahía, conforman en la actualidad el paisaje marítimo típico de la bahía de Algeciras. Se trata, pues, de un paisaje con baja diversidad, formado básicamente por elementos industriales y zonas de rellenos, sin elementos de especial interés.

El informe arqueológico considera al área marítima de la barriada de Campamento enmarcada dentro del fondeadero de Puente Mayorga, que en el siglo XIX era el más cómodo y espacioso de toda la bahía de Algeciras. Esta circunstancia hace que en la zona esté catalogado el yacimiento arqueológico de las instalaciones portuarias de Crinavis, fondeadero utilizado desde época romana. En el mismo está constatada, al menos, la existencia de un naufragio múltiple hacia el año 1600. En las inmediaciones también se encuentran otros yacimientos submarinos.

El medio socioeconómico también ha sido analizado en el estudio de impacto ambiental; la bahía de Algeciras ha derivado en el desarrollo de un gran polo industrial, en proceso de expansión desde los años sesenta y setenta, con un notable desarrollo del espacio litoral de la bahía, que ha sufrido más alteraciones económicas, medioambientales, sociales y culturales en veinte años que en el resto de toda su historia. Este desarrollo implica una fuerte transformación de los sistemas de producción tradicionales con la pérdida de los sectores económicos primarios en favor de la industria y la actividad mercantil.

En lo relativo a la actividad pesquera, el estudio define a este sector como inmerso en una importante crisis desde hace algunos años debido a causas diversas. En la bahía de Algeciras la mayor parte de la flota que faena es de tipo artesanal. Esta flota trabaja, fundamentalmente, artes como el trasmallo, el palangre de fondo y superficie y el cordel. Otra parte de la flota la componen algunos barcos de cerco y de rastro remolcado que actúan, principalmente durante los temporales de levante. Las embarcaciones de cerco que capturan sardina, boquerón, jurel y otras especies pelágicas también utilizan esta zona, aunque sólo como caladero alternativo, igual que las de rastro remolcado, por lo que puede asegurarse que la zona afectada por el proyecto no presenta un especial interés para la pesca profesional.

El estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos ambientales significativos provocados por las acciones del proyecto y, a su vez, propone medidas correctoras para paliar esos efectos.

La calidad del aire se verá afectada, según el estudio, durante la fase constructiva por las operaciones de relleno, por la construcción e instalación de las estructuras de hormigón y por el uso de la maquinaria. Los efectos derivados de todas estas acciones se concentrarán en la generación de ruidos, debido al incremento del tráfico pesado para el transporte de los materiales de relleno y de construcción, y la emisión de partículas y gases. El primero de estos factores quedará enmascarado por el ruido ambiental de fondo existente provocado por la elevada densidad de tráfico y por la cercanía al polo industrial. Por otro lado, el aumento de partículas y de gases en la atmósfera tendrá carácter puntual y poco persistente, viéndose sensiblemente reducido al finalizar el periodo de obras. En la fase de funcionamiento, este factor se verá afectado exclusivamente por las actividades portuarias. Esta afeción será esencialmente de tipo acústico, provocado por las operaciones de carga y descarga de contenedores, por los buques que arriban a puerto y por el aumento del tráfico de vehículos pesados atribuible a las operaciones propias de la nueva instalación.

Respecto a las acciones del proyecto que más pueden influir sobre la calidad del agua, serán las operaciones de relleno, los dragados, la construcción e instalación de las estructuras de hormigón y los vertidos accidentales en la fase de construcción, así como las actividades portuarias en la fase de funcionamiento. Al llevarse a cabo los rellenos de explanadas, se generará un aumento de la turbidez debido a la suspensión de las partículas que se están vertiendo. Ello provocará un deterioro de la calidad del agua que afectará a todas las relaciones que en ella se producen, sobre todo las de carácter biológico y fisicoquímico. Aunque se confine el recinto, deberá existir un aliviadero por el que se evacuará el agua sobrante saturada de estos sólidos. Efectos similares se producirán en las operaciones

de dragado y en la construcción e instalación de las diferentes estructuras de hormigón. Por otro lado, las operaciones portuarias pueden llevar asociadas actividades que impliquen deposición de sólidos, uso de pinturas «antifouling» y derrames accidentales.

En cuanto a la dinámica litoral, el estudio afirma que el posible impacto afectaría únicamente a la línea de costa adyacente a las nuevas instalaciones: Al oeste los tramos comprendidos entre las instalaciones y la desembocadura del río Mayorga, y al este el tramo entre las instalaciones y el dique del puerto deportivo.

Para cuantificar el efecto sobre la evolución de la línea de costa y la estabilidad de las playas existentes al este de Crinavis se ha utilizado el modelo GENESIS. La tendencia general en la zona es la de un transporte de oeste a este que provoca la acumulación de sedimento en el lado de poniente de todas las estructuras perpendiculares a la costa, y el retroceso de la línea de orilla a levante de las mismas. Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que los cambios más notables en la evolución de la línea de costa, comparando las situaciones con actuación y sin ella, se producen entre estas instalaciones portuarias de Campamento y el primer espigón. Esta zona es la que queda bajo la influencia del dique exento con oleajes de incidencia directa (no reflejados). Estos oleajes ven reducido su contenido energético, debido a la presencia del dique exento, por lo que también ven disminuido la capacidad para la movilización de materiales sedimentarios, dando lugar a una ligera regresión de la línea de orilla, aproximadamente 8 metros, justo detrás del espigón, y a un avance de unos 20 metros en la zona junto a Crinavis.

Las comunidades bentónicas, afirma el estudio, se verán afectadas por algunas de las acciones del proyecto, tales como las operaciones de relleno y dragado en la fase de construcción y las actividades portuarias en la fase operativa. No obstante, en el lugar sobre el que se asentarán las nuevas instalaciones portuarias, ninguna de las comunidades bentónicas presentes tiene valor ecológico de especial relevancia. Tampoco existen praderas de fanerógamas ni otras formaciones de interés, siendo las más diversas las que se sitúan en las rocas aisladas, en la zona más próxima al municipio de La Línea de la Concepción, y las propias del sustrato duro que se ubican en las escolleras existentes. Estas comunidades se regenerarán fácilmente sobre las nuevas estructuras proyectadas, recubriéndolos con poblaciones similares a las actualmente existentes. Por otra parte, el estudio aporta el dato de que la superficie disponible a la ocupación por especies sésiles propias del sustrato rocoso aumentará en un 233 por 100, debido al mayor perímetro del puerto y al dique exento. Un efecto añadido a las operaciones de relleno, y que afectará a las comunidades que se ubican en las proximidades, es el aumento de turbidez, que afectará negativamente a la tasa fotosintética.

El proyecto lleva asociada una ocupación del fondo marino de 618.000 metros cuadrados, lo que unido a la inutilización de un cierto espacio por el tránsito marítimo que generará la actividad portuaria, provocará un impacto negativo en la actividad pesquera. Este efecto, según el estudio, es mínimo desde el punto de vista de su repercusión sobre los recursos pesqueros, debido a la escasa riqueza de la zona y al poco peso que ésta supone en el total de fondos similares en la bahía (poco más del 2 por 100).

Uno de los aspectos que sufrirá un mayor impacto, según el estudio, es el paisaje. La presencia de los rellenos programados y de todas las infraestructuras propias de una terminal de estas características, como grúas, pilas de contenedores, edificios, etc., supondrán un grado adicional de artificialización para el paisaje. Actualmente el paisaje cuenta con la presencia de numerosos elementos de origen antrópico que hacen que presente unas características propias de un entorno fuertemente transformado. Por otra parte, las actuales instalaciones de Crinavis se encuentran en estado de abandono, por lo que la rehabilitación y restauración de las mismas mejorará el aspecto actual de la zona, de marcado carácter marginal, integrándose en el paisaje general del entorno.

El estudio presenta como importante y positiva la incidencia del proyecto sobre el empleo en los municipios colindantes será importante y positiva. Señala que tendrá carácter temporal en la fase de construcción, e indefinido en la de funcionamiento. Se estima en unos 1.500 los puestos de trabajos de nueva creación, lo que confiere al proyecto un elevado interés social.

Resumen de la addenda al estudio de impacto ambiental

La addenda al proyecto inicial de «Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento, San Roque» ha valorado los previsibles impactos ambientales con respecto a la situación prevista en el proyecto inicial.

Este nuevo planteamiento obedece a la realización por fases del proyecto y la consideración de que el crecimiento del espacio portuario disponible se lleve a cabo de acuerdo con la demanda real del mismo. Surge, asimismo, la oportunidad de poder aprovechar parte de las obras asociadas

al proyecto de construcción de un dique flotante para el Principado de Mónaco y a poder avanzar en el estudio y valoración de alternativas del dique de abrigo que se ejecutará en la fase final.

Al no variar la planta final ni sus dimensiones, el estudio afirma que es previsible que la nueva secuencia de fases de la obra no afecte sustancialmente las conclusiones finales del estudio.

Respecto a la calidad del aire, concretamente en lo relativo a la suspensión y emisión de partículas y gases, al realizarse las operaciones de relleno y construcción de estructuras de forma escalonada, se producirá una atenuación de los efectos descritos en el EIA del proyecto inicial. El ruido, que como ya se vio puede enmascararse por el correspondiente a la situación preoperacional, de por sí elevado, podría incrementarse como consecuencia del acercamiento de la zona de operaciones al núcleo urbano, ya que el dique muelle proyectado se interna en lo que anteriormente estaba considerado como explanada. Debido a la temporalidad del mismo, y a la escasa importancia de este acercamiento, el estudio lo considera prácticamente despreciable.

En relación la calidad del agua, el estudio señala que se producirá un aumento de turbidez cuando se aborde la construcción de la explanada, el efecto sobre la variable considerada será prácticamente el mismo que en la situación inicial, aunque debido al escalonamiento de las actuaciones y a las características de los materiales a verter (procedentes de la laguna artificial interna y de los dragados para aumentar el calado de la dársena) el efecto disminuirá en intensidad. Este aumento también se producirá en la fase de dragado de la dársena y en la de construcción de los diques muelle. En la fase de funcionamiento de la instalación portuaria, los efectos derivados no variarán con los descritos y valorados para el proyecto inicial.

Respecto a la dinámica litoral, las nuevas etapas intermedias propuestas en la addenda no tienen ningún tipo de repercusión negativa y no se alterará la morfología costera, facilitándose estabilización de las playas que quedan abrigadas por las obras a realizar en estas fases.

Se ha realizado un estudio específico para las fases II y III del nuevo plan de obras, y sus conclusiones son que en cualquiera de estas dos situaciones se mejora la estabilidad de la playa de Campamento. Los efectos que tienen estas dos nuevas fases sobre las playas del litoral del término municipal de La Línea de la Concepción se consideran nulos.

En cuanto a los efectos sobre comunidades bentónicas, el estudio prevé la destrucción aquellas que se ubican justamente sobre las áreas a rellenar y a dragar. En el caso de las operaciones de dragado, en las primeras etapas de la obra, el impacto sobre las comunidades bentónicas será menor, debido principalmente a que no se actúa en la zona proyectada para el dique de abrigo exento y a que la segunda y tercera fase se localiza en una zona algo más pobre (al noroeste de las actuales instalaciones).

Sobre la actividad pesquera, en relación con las nuevas fases de la obra, el estudio dice que no se verá afectada negativamente. Los impactos serán menores, ya que el retardo en la construcción del dique exento, hasta la fase final, hará que la zona que antes quedaba excluida de pesca en la primera fase sea operativa durante más tiempo.

En referencia a la alteración del paisaje, el estudio afirma que será idéntica a la ya valorada inicialmente, donde jugaban un papel importante las infraestructuras de base, como los rellenos, los muelles y el dique, los contenedores, las grúas, las vallas y verjas, los buques que arriben a puerto etc. Todas estarán en las fases intermedias, a excepción del dique exento (construido en la fase final), con lo que el efecto sobre el paisaje no variará sustancialmente.

En relación con el empleo, al definirse el mismo proyecto final en cuatro fases, los trabajos constructivos se solaparán con los derivados del funcionamiento de las instalaciones, ya que las instalaciones comenzarán a funcionar finalizada la primera de las fases. Esto implicará a un mayor sector de la población en disposición de ocupar los puestos de trabajo que se deriven del proyecto, lo que el estudio lo considera positivo.

En general puede concluirse que los posibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, tanto en la fase de construcción como en la de ejecución, con medidas correctoras concretas que los mitigan. A través del condicionado de la presente declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Alegaciones presentadas al proyecto inicial:

Plataforma Crinavis.

CEPSA.

174 vecinos de la barriada linense «Príncipe Alfonso».

Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.
Ayuntamiento de San Roque.
Gibraltar Intercar.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en las citadas alegaciones:

La Plataforma Crinavis señala que en el estudio de impacto ambiental se ha prescindido de la influencia del proyecto sobre el río Cachón. Respecto al sector pesquero, manifiesta que debería incluirse el palangre entre los tipos de pesca que se practican; asimismo, dice que se verá afectada la pesca deportiva. Considera imprescindible la necesidad de realizar una prospección arqueológica para determinar la posible afección a este tipo de yacimientos. Con relación al medio socioeconómico afirma que no se ha cuantificado el número de puestos de trabajo de nueva creación.

La «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima» (CEPSA), manifiesta que la morfología de la línea de costa y el perfil de la playa podrían alterarse a causa de las instalaciones proyectadas, y que ello tendría consecuencias negativas para la refinería «Gibraltar» si, por tal motivo, se produjera la deposición de sedimentos en el fondo en el área de trabajo del pantalán de dicha refinería.

Los vecinos de la barriada linense «Príncipe Alfonso» indican que las obras y las nuevas actividades portuarias repercutirán negativamente sobre la, hoy aceptable, calidad atmosférica de la zona. Sobre la dinámica litoral, dudan de los resultados ya que, dicen, no se han considerado los vientos de componente oeste. Consideran necesario realizar un estudio arqueológico de los fondos marinos afectados. Sobre el medio socioeconómico señalan que se verán afectados los recursos pesqueros, y que el proyecto no supondrá la creación de puestos de trabajo para los habitantes de la zona.

El Ayuntamiento de La Línea de la Concepción afirma que el arroyo Cachón de Jimena es la cuenca natural de desagüe de una de las vertientes de la Sierra Carbonera y, en época de lluvias, causante de inundaciones por desbordamiento. Manifiesta que el estudio ignora los efectos del proyecto sobre la playa de Poniente o Príncipe Alfonso, de La Línea de la Concepción. Menciona la ausencia de medidas para preservar el patrimonio arqueológico durante las operaciones de relleno, así como para mitigar el fuerte impacto paisajístico. Plantea la necesidad de mejorar los servicios de prevención de riesgos, y de solucionar los previsibles problemas de acceso rodado a la nueva terminal portuaria.

El Ayuntamiento de San Roque considera necesario determinar la procedencia de los materiales de relleno y, en el caso de que fuese material de dragado, su repercusión sobre la ictiofauna o cualquier ecosistema. Es preciso, dice, asegurar el saneamiento de la futura actividad y determinar la gestión de los vertidos que se generen. Sugiere que se establezcan medidas correctoras para paliar los efectos sobre la población, introduciendo mejoras en el medio ambiente urbano. Señala que debe analizarse el impacto sobre el paisaje.

Gibraltar-Intercar indica que la construcción y explotación de las instalaciones portuarias en Campamento (relleno, muelles y dique de abrigo) provocarán el transporte y deposición de sedimentos que producirán cambios en la topografía del fondo, pudiendo hacer peligrar el calado de sus líneas de atraque actuales y futuras.

Alegaciones presentadas a la addenda al proyecto inicial:

Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.
Ayuntamiento de San Roque.
Verdemar-Ecologistas en Acción.
Plataforma Crinavis.
Asociación de Propietarios de la Barriada «Príncipe Alfonso».

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en las citadas alegaciones:

El Ayuntamiento de La Línea de la Concepción entiende como positivo el desarrollo del proyecto por fases, si bien opina que debe llegarse a la configuración final, ya que la ciudad padece graves problemas económicos y sociales que podrían verse paliados, en gran medida, con la ejecución del proyecto. Señala que el proyecto supondrá un cambio en los elementos naturales del litoral de La Línea y en los usos y costumbres de la ciudadanía, solicitando la regeneración, a cargo del proyecto, de la playa de poniente y la reconducción del desagüe del arroyo Cachón de Jimena. Con objeto de solventar los posibles problemas de tráfico considera que deberá favorecerse la ejecución de la nueva variante de Campamento. Indica que el proyecto presenta un fuerte impacto paisajístico y visual con la consiguiente disminución del valor catastral de las fincas de la zona residencial de Príncipe Alfonso y Colonia, por lo que propone

la creación de un parque urbano con pantalla arbórea suficiente y la urbanización de terrenos para la instalación futura de empresas. Afirma que el proyecto se efectuará en una zona donde faenan embarcaciones de la flota linense durante tres meses.

El Ayuntamiento de San Roque considera indispensable la creación de accesos viarios y ferroviarios adecuados al tráfico portuario. Dice que deberá analizarse en profundidad el impacto sobre el paisaje. Propone que el proyecto asuma la realización de las obras necesarias para corregir los posibles efectos sobre el litoral. Indica que el sistema de saneamiento debe adecuarse a la futura actividad portuaria. Señala, también, que deben analizarse la posible contaminación atmosférica producida por las obras, el impacto del relleno sobre la ictiofauna y los efectos en la desembocadura del arroyo Cachón de Jimena. Sugiere la conveniencia de no ocupar mayor frente costero en la playa de Campamento, así como que las intervenciones en el área que afecta a la zona de servicio portuario sean compatibles con las futuras determinaciones de planeamiento municipal del municipio.

Verdemar-Ecologistas en Acción realiza las siguientes manifestaciones: En la justificación del proyecto echa en falta un estudio pormenorizado de la evolución que se experimentará en el tráfico de mercancías marítimas. Prevé impactos sobre la calidad del agua por el aumento de los vertidos contaminantes y sobre la fauna y flora marinas por la producción de partículas en suspensión y por las operaciones de relleno; un gran impacto visual; impactos en la dinámica litoral en concreto sobre las playas, provocando la acumulación de arena en una parte de la plataforma y la desaparición de ésta en playas adyacentes. Considera una importante afección de tipo acústico tanto en la fase de ejecución como en la de funcionamiento. Asimismo, valora como importante la afección sobre el pequeño sector pesquero que faena en dos caladeros alrededor de la zona del proyecto. Indica que debe determinarse la procedencia de los materiales para el relleno. Manifiesta que deben incorporarse: Actuaciones de vigilancia del estado de las aguas, con acceso a la información generada para todos los sectores; pantallas vegetales para mitigar el impacto paisajístico; medidas que palien la generación de ruido; así como la restauración de las playas que se han perdido en todo el litoral de la Bahía, por ésta y otras actuaciones portuarias anteriores. Propone la necesidad de acometer un estudio y de adoptar medidas compensatorias encaminadas a la creación de espacios para la fauna y flora de la Bahía.

La plataforma Crinavis y la Asociación de Propietarios de la Barriada «Príncipe Alfonso» coinciden en su alegación, realizando las siguientes consideraciones: Critican la forma en la que se ha llevado a cabo esta segunda información pública y cuestionan la idoneidad de las alternativas ahora propuestas. Sobre los aspectos ambientales, señalan el menor aporte de arena y la menor renovación de agua al este de las instalaciones de Campamento. No están de acuerdo con el efecto positivo sobre las biocenosis marinas por la introducción de piezas rocosas y el consiguiente incremento de superficie de sustrato duro. Consideran que la zona pasará a ser inhabitable por el ruido generado por la actividad portuaria, y que habrá nuevas incorporaciones de contaminantes al medio marino por las operaciones de dragado. Cuestionan la metodología empleada en el estudio de dinámica litoral. Manifiestan su oposición a la construcción de las fases III y IV, en lo concerniente a la invasión de aguas linenses.

24230 RESOLUCIÓN de 12 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de explotación de calizas «Penedo Mayor», término municipal de Carucedo (León).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por 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 de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con fecha 29 de diciembre de 1999, la Dirección General de Minas del Ministerio de Industria y Energía remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito en el que comunicaba que el