

de las obras por parte de la Oficina Técnica del Parque Natural de la Albufera.

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

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Conexión de Sequieta Nova con Acequia Llonga en el término municipal de Sueca (Valencia).

Madrid, 18 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

**16555** *RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de «Ajardinamiento y adecuación de la urbanización “Lado Aire y Tierra” y “Actuaciones para puesta en categoría II/III” a realizar en el aeropuerto de Vigo (AENA).*

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

Los proyectos «Ajardinamiento y adecuación de la urbanización Lado Aire y Tierra» y «Actuaciones para puesta en categoría II/III» se encuentran comprendidos en el apartado k del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001, antes referida.

Con fecha 30 de octubre de 2001, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa a los proyectos incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El ámbito territorial en el que se desarrollan los proyectos se circunscribe a los terrenos de aeropuerto, a excepción de las obras derivadas de la nivelación del área del radioaltímetro e implantación de nuevas torres para el sistema de iluminación de aproximación.

La mayor parte de las actuaciones para la puesta en categoría II/III se localizan en instalaciones del aeropuerto (pista de vuelo, calles de rodaje, central eléctrica, ...) en las que no hay valores ambientales susceptibles de ser alterados.

Asimismo, las áreas de actuación del ajardinamiento son terrenos pertenecientes al aeropuerto (entorno del aparcamiento, taludes ente el aparcamiento pista de vuelo y plataforma, zonas ajardinadas que rodean al edificio terminal), que ya se encuentran ajardinados e incluso urbanizados, por lo que tampoco se afectará a elementos del medio natural de interés.

La única actuación que merece ser resaltada es la nivelación de la zona de funcionamiento del radioaltímetro en las proximidades de la cabecera 20.

La solución proyectada contempla el relleno de la vaguada bajo el actual talud de la pista.

La vaguada presenta abundante vegetación arbustiva compuesta principalmente por zarzas, así como juncaceas, helechos y otras especies asociadas a la presencia de agua. Asimismo, están presentes, en menor medida, especies de porte arbóreo como chopos y abedules.

Por último, cabe reseñar que el entorno de la vaguada presenta cierta degradación por la acumulación de vertidos de residuos de construcción y demolición.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza; Aguas de Galicia; Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia; Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia; Ayuntamiento de Vigo; Ayuntamiento de Mos (Pontevedra) y al Ayuntamiento de Redondela (Pontevedra).

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce

la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, como se ha expuesto anteriormente, las obras de nivelación que se deben realizar en la cabecera 20 implican el relleno de la vaguada bajo el actual talud de la pista, lo que afecta a las viviendas situadas en el entorno de dicha cabecera. Por ello, se deberán realizar las actuaciones necesarias encaminadas a minimizar las afecciones a dichas viviendas.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental los proyectos «Ajardinamiento y adecuación de la urbanización Lado Aire y Tierra» y «Actuaciones para puesta en categoría II/III» a realizar en el aeropuerto de Vigo.

Asimismo, se considera que otras actuaciones previstas en el futuro encaminadas a modificar las condiciones de explotación del aeropuerto deberían someterse, en conjunto, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 26 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

**16556** *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Dragado y ampliación del muelle sur en la dársena de Izar, Puerto Real», promovido por «Izar Construcciones Navales, Sociedad Anónima».*

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

El proyecto Dragado y ampliación del muelle sur en la dársena de Izar, Puerto Real se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Otros proyectos», del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 10 de mayo de 2002, Puertos del Estado, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Dragado y ampliación del muelle sur en la dársena de Izar, Puerto Real, cuya descripción figura en el anexo, consiste fundamentalmente en ampliar en una longitud de 75 metros el actual muelle sur de la dársena de Izar, en el Puerto de la Bahía de Cádiz, y dragar el interior de dicha dársena hasta alcanzar la cota -8,5 metros.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía), Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía), Instituto de Investigaciones Pesqueras (CSIC), Ayuntamiento de Cádiz, Ayuntamiento de Puerto Real, y Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN). Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

La documentación presentada se complementó con un «Estudio básico de dinámica litoral» enviado por el promotor a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que, a su vez, lo remitió a la Dirección General de Costas para que informara sobre el mismo. Un resumen de este informe de la Dirección General de Costas se incluye en el anexo.

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

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Dragado y ampliación del muelle sur en la dársena de Izar, Puerto Real.

No obstante, los materiales de préstamo necesarios para la ejecución del proyecto procederán de canteras y excavaciones debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano competente de la Junta de Andalucía.

Asimismo, de cara a la conservación de posibles restos arqueológicos, se establecerán las medidas que recomiende la Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico (Consejería de Cultura, Junta de Andalucía).

Madrid, 31 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO

### Descripción del proyecto

La empresa «IZAR Construcciones Navales, Sociedad Anónima» tiene en la factoría de Puerto Real, en el muelle de la Cabezuela, en zona de servicio portuario de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, uno de sus centros de construcción de buques.

La entrada y salida de buques en la dársena de Puerto Real requiere un calado mínimo para asegurar su correcta navegación. La dinámica litoral de la zona provoca la acumulación de sedimentos en la bocana así como en la dársena, lo que obliga a realizar periódicamente dragados de mantenimiento. En los últimos años la disminución de calado se ha acentuado, siendo necesario recuperar la cota -8,5 metros que es la que garantiza un calado suficiente para la seguridad en la navegación de los buques construidos, reparados o transformados en la dársena.

Por otro lado, en esta factoría no existen las suficientes instalaciones para realizar el armamento definitivo de los buques una vez terminadas las operaciones en el dique seco, por lo que, en consecuencia, se alargan los tiempos de estancia en el dique seco y los procesos de armamento se hacen más lentos. Con el fin de solventar esta problemática se plantea el presente proyecto, cuyas principales acciones se describen a continuación.

El proyecto contempla el dragado hasta la cota -8,5 metros en la zona interior de la dársena y en la bocana hasta alcanzar dicha batimétrica. El dragado se realizará con draga mecánica, cuya acción sobre el terreno, arranque y extracción, se lleva a cabo por medios exclusivamente mecánicos. Se empleará draga de rosario, con rosario de cangilones, que permite el dragado del material fangoso y de las arcillas plásticas que se han detectado en la zona, realizándose el vertido sobre un gánguil que transportará el material al punto de vertido. El punto previsto para el vertido se sitúa a unas 12 millas de la dársena, al oeste del faro de San Sebastián, a una profundidad de unos 30 metros.

Se ha llevado a cabo la caracterización de los materiales a dragar, de acuerdo con las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles», cuyo resultado revela que los materiales pertenecen a la Categoría I, es decir, tienen efectos nulos sobre la flora y fauna marina por lo que pueden verse libremente al mar.

Para la ampliación del muelle sur, en una longitud de 75 metros con una anchura de muelle de 28,7 metros, se ha proyectado un muelle de gravedad de cajones flotantes de hormigón armado, que serán fondeados sobre una banqueta de cimentación de escollera, previo dragado de lazanja.

La superestructura del muelle estará formada por una viga cantil de hormigón armado, tanto en el cantil del lado de la dársena, como en el del lado interior así como en el cierre del muelle. La obra se completa con la construcción de un duque de alba de hormigón a 75 metros del muelle y en su misma alineación, para así completar el atraque de un segundo buque en el muelle sur.

### Consultas realizadas

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

Dirección General de Costas.—Echa en falta los resultados de la campaña de toma de muestras de sedimentos, por lo que no puede pronunciarse sobre su destino adecuado; señala, no obstante, que los materiales dragados cuyas características sean apropiadas para la alimentación de las playas deben utilizarse para este fin. Indica que debe analizarse el proceso de aterramiento de la dársena.

Como ya se ha señalado, el promotor elaboró también un «Estudio básico de dinámica litoral». Una vez examinado el contenido del mismo, la Dirección General de Costas manifiesta que las obras no tendrán incidencia apreciable sobre la estabilidad de las playas y marismas próximas. Así mismo, dado que el análisis granulométrico de los sedimentos ha puesto de relieve que estos son excesivamente finos para su utilización en la regeneración de playas, que es el primer objetivo de los materiales dragados cuando sus características lo permitan, no pone objeciones a su vertido

al mar, siempre que se descarte que el material está contaminado y se obtengan los permisos y autorizaciones pertinentes.

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía).—Afirma que el proyecto no supone una incidencia sustancial sobre el medio ambiente. Sugiere que se detalle la zona en la que se verterán los sedimentos dragados. Propone que se establezcan medidas para asegurar la conservación de posibles restos arqueológicos.

Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía).—Considera que debe determinarse el volumen de material a dragar y sus características, así como la localización del punto de vertido al mar. Señala que deben estudiarse los impactos ambientales negativos sobre el medio marino.

Ayuntamiento de Puerto Real.—Aporta los informes del Arquitecto Municipal y del Técnico Municipal de Medio Ambiente. Respecto a las consideraciones ambientales, señala que no se han contemplado los efectos sinérgicos con otras actuaciones. Se manifiesta a favor del proyecto aunque, indica, pendiente de compensaciones para el municipio; para ello sugiere que se utilicen arenas procedentes de operaciones de dragado en la regeneración de playas del término municipal de Puerto Real, La Cachucha por ejemplo.

**16557** *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía del Mediterráneo. N-340. Tramo Cocentaina-Albaida», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen 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 las obras, instalaciones o actividades 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de febrero de 2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto «N-340. Conversión en autovía. Tramo: Cocentaina-Albaida», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 8 de agosto de 2000 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de noviembre de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de abril de 2002, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

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, modi-