

Iniciativa Cívica de Albacete en favor del trazado Sur del AVE presenta varias alegaciones, destacando que los resultados del estudio de impacto ambiental aconsejan el corredor Sur u opción C, desaconsejando las alternativas A y D por su impacto ambiental crítico, así como las soluciones B y E que aumentan significativamente el impacto global con respecto a la C. Proponen estudiar las comunicaciones de Toledo con Madrid y Albacete, ventaja potencial de la solución C. Destaca la incidencia del trazado D en la ribera del río Júcar. Incluye numerosas alegaciones de particulares apoyando el trazado sur del AVE.

La mayor parte de las alegaciones de particulares se centran en la conveniencia de la opción C o de las opciones que pasan por Cuenca (A y D). La mayor parte de alegaciones a favor de la alternativa Sur se canalizan a través de Iniciativa Cívica de Albacete, existiendo además de ellas otras 113 alegaciones en la misma línea. A favor de las opciones A, D o ambas (al paso por Cuenca) se presentan cerca de 17.500 alegaciones, canalizadas a través de distintas vías. Asimismo, 8.928 alegaciones consideran que existen anomalías en el estudio informativo, como cálculos incorrectos de tiempos de viaje, de demanda o captación de viajeros o presupuestarios, que perjudican a las alternativas que pasan por Cuenca en favor de la solución Sur o C. En 26 alegaciones se señala la afección de la opción C a humedales protegidos.

3692

RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Ampliación del Puerto de Alicante», de la Autoridad Portuaria de Alicante.

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 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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, el Ente Público Puertos del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 2 de noviembre de 2001.

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 al órgano ambiental de la Generalitat Valenciana, así como también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de marzo de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Alicante las respuestas recibidas.

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

Posteriormente fueron elaborados por la Autoridad Portuaria de Alicante el Estudio de Impacto Ambiental y el Anteproyecto Constructivo del proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» en los que se introdujeron ciertas modificaciones respecto del proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» presentado en la memoria resumen. Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 184, de fecha 2 de agosto de 2002, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Así mismo, se publicaron sendos anuncios en diarios locales de Alicante, con fechas 3 y 6 de agosto respectivamente.

Las modificaciones citadas consisten, básicamente, en la construcción de un contradique, un recinto de vertido y dos duques de alba, no previstos anteriormente, el cambio de alineación de los muelles 19 y 21 y el aumento de la longitud de los mismos y la modificación de la alineación y tipología

constructiva del dique de abrigo, así como el aumento de su longitud en casi el doble, dejando con ello de tener el carácter provisional que se le atribuía en la memoria resumen. Así mismo, el volumen de dragado es del orden de un 25 por 100 mayor. Dado que todas estas modificaciones han sido convenientemente estudiadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que se han tenido en cuenta en el mismo las recomendaciones y sugerencias indicadas en las contestaciones a la memoria resumen y que la ubicación del proyecto no ha cambiado substancialmente, esta Secretaría General, considera que, pese a las modificaciones introducidas, las consultas realizadas sobre el proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» son perfectamente extrapolables al proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 2002, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Anteproyecto Constructivo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de Información Pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto Ampliación del puerto de Alicante se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Durante el período de Información Pública no se presentó ninguna alegación.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 Ampliación del puerto de Alicante, de la Autoridad Portuaria de Alicante.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Ampliación del puerto de Alicante es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Relleno de explanadas. Materiales de cantera.

Previamente al inicio de los rellenos deberán haberse completado los cierres perimetrales de la futura explanada y del recinto de vertido, así como los cierres provisionales previstos en el proyecto. Dichos cierres deberán evitar, en la medida de lo posible, la fuga de material fino, por lo que el núcleo de todo uno de los cierres en talud tendrá unas características geotécnicas que le confieran la suficiente impermeabilidad para retener este tipo de materiales y las juntas entre los cajones que conforman los muelles números 19 y 21 deberán sellarse antes del inicio de los rellenos. En caso de que por las características del todo uno o del tipo de sellado de los cajones, se prevea que pueden existir fugas de material fino que enturbien significativamente las aguas del LIC «Isla de Tabarca», se dispondrán láminas de geotextil en el trasdosado de estos cierres cuyo tamaño de poro será, al menos, de 150 micras.

Dado que una buena parte de los rellenos se va a realizar por medios hidráulicos, se dispondrán los aliviaderos que se estime preciso, en función del caudal aportado, con objeto de evacuar el agua sobrante. Dichos aliviaderos se colocarán de tal forma que los tiempos de detención en el interior de los recintos formados sean los mayores posibles, favoreciendo así la máxima decantación de los sólidos vertidos.

El resto de materiales necesarios para los rellenos y para la construcción de las demás infraestructuras proyectadas (todo-uno, escollera y áridos para hormigón) procederán de canteras en funcionamiento debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuese necesario, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos competentes de la Generalitat Valenciana.

2. Dinámica litoral. Playa de San Gabriel y conducción-aliviadero de la EDAR.

Según se indica en el punto 4.4 de la memoria del estudio de impacto ambiental y, más concretamente, en su anejo 1 «Estudio de dinámica litoral», la construcción de la obra proyectada no supondrá una afección significativa sobre las playas del Carabassí, de Arenales del Sol, del Altlet y del Saladar, por encontrarse demasiado al sur de la actuación. Sin embar-

go, la playa denominada en el estudio «San Gabriel», situada inmediatamente al sur del barranco de las Ovejas y justo enfrente de la barriada del mismo nombre, sufriría una fuerte acreción si existe suficiente aporte de arenas. Dicha acreción, en caso de producirse, podría llegar a aterrizar la desembocadura del barranco de las Ovejas y la bocana de la dársena pesquera.

Con objeto de evaluar la intensidad de esta afección, se realizará una batimetría inicial de detalle mediante la que se defina la configuración en planta y el perfil actual de la playa de San Gabriel. Una vez finalizado el dique de abrigo, se realizarán los controles batimétricos señalados en el programa de vigilancia ambiental especificado en la condición 8 de la presente declaración. Si, como consecuencia de estos controles, se constata una acreción significativa de la playa de San Gabriel, tanto en planta como en perfil, se deberá realizar un proyecto de trasvase de arenas similar al indicado en el anejo 1 del estudio de impacto ambiental. Dicho proyecto deberá contar con la aprobación de la Dirección General de Costas. En cualquier caso, si se llegara a detectar el aterramiento de la desembocadura del barranco de las Ovejas en tal medida que se redujera significativamente su sección hidráulica, se procedería, de forma inmediata, al dragado de dicha zona, dado el régimen torrencial de la cuenca de dicho barranco. Del mismo modo, si se detectara el aterramiento (por causas atribuibles al proyecto) de la zona de difusores de la conducción-aliviadero de la EDAR «Rincón de León» se procedería de igual forma.

3. Afección al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Isla de Tabarca».

Aunque las obras proyectadas, junto con las medidas correctoras propuestas, no suponen ninguna afección a los valores ecológicos del LIC «Isla de Tabarca», se recomienda que se tomen las medidas y se realicen los controles citados a continuación:

En el anejo «Planos» (planos 17 a 21, ambos inclusive), del estudio de impacto ambiental, se observa que el talud del morro del dique de abrigo sobrepasa el límite del LIC en una extensión pequeña pero no cuantificada. Dado que se trata de un hábitat prioritario esta ocupación no debería llevarse a cabo, por lo que, en el proyecto constructivo, el dique de abrigo deberá diseñarse de tal forma que la parte más exterior de la base del talud quede retranqueada del límite de dicho LIC. La longitud (distancia) de este retranqueo será suficiente como para asegurar que no se invade el del LIC. No se considera necesario establecer una banda de protección entre el LIC y la base del talud del dique, dada la inexistencia de praderas de Posidonia oceánica en ésta zona y el tipo de material que conforma dicho talud.

Por otra parte, en previsión de que se alcancen altos valores de turbidez en las aguas marítimas del LIC como consecuencia de las operaciones de dragado, o de cualquier otra que pueda generar altos niveles de turbidez, se deberá disponer de las cortinas o pantallas antiturbidez indicadas en el capítulo 9 del estudio de impacto ambiental. Dichas cortinas deberán tener una longitud y profundidad y una altura de flotadores, que sean suficientes para retener dentro de la dársena la mayoría de los sólidos en suspensión, y los paños de geotextil deberán estar cosidos entre sí. La utilización de dichas cortinas queda supeditada a los controles que se realicen durante el programa de vigilancia ambiental señalado en la condición 8.

4. Planificación de las obras.

Conforme se indica en el capítulo 9 del estudio de impacto ambiental, las distintas actuaciones del proyecto se planificarán con objeto de respetar las épocas de mayor fragilidad ecológica y de utilización del caladero. Dado que el mayor impacto previsible sobre estos aspectos ambientales y socioeconómicos es el aumento de turbidez de las aguas, las operaciones de dragado, sobre todo de la dársena y del canal de acceso, se realizarán preferentemente de junio a noviembre. También se tendrán en cuenta la dirección e intensidad de las corrientes durante estas operaciones, de tal forma que cuando éstas sean superiores a un nudo y en dirección al LIC, se utilicen las cortinas antiturbidez indicadas en la condición anterior. Si ello no es posible, deberán suspenderse las operaciones de dragado, siempre y cuando se superen los valores de turbidez fijados en la condición 8.

5. Ruidos e iluminación.

Antes del inicio de las obras deberá realizarse una campaña de medición del ruido en las inmediaciones de las viviendas más cercanas a la actuación. Para la elección del punto de medida se tendrá en cuenta, además de la cercanía a la actuación, la proximidad a la ruta seguida por el tren de camiones, en especial la existencia de cruces, rotondas o semáforos.

Por otra parte, aunque no se espera contaminación luminosa significativa en las viviendas más cercanas a la futura explanada, debido a

la gran distancia que las separa y a que actualmente existe una columna de alumbrado municipal de características similares a las proyectadas y muy próxima a un grupo de viviendas de la zona, se recomienda que, una vez instaladas las columnas de alumbrado indicadas en el punto 6.7.5 de la memoria del anteproyecto, se compruebe la intensidad lumínica que incide sobre las viviendas más próximas a la explanada, no debiéndose observar la incidencia de luz directa. En caso negativo se reorientarían los focos o se colocarían deflectores en los mismos.

6. Calidad de las aguas.

Antes del inicio de las obras se realizarán campañas oceanográficas con el objeto de establecer las condiciones iniciales de las aguas del entorno, especialmente las de la zona del LIC más próxima a la actuación. Dado que el establecimiento de estas condiciones iniciales está sujeta a cierto margen de incertidumbre, debido a la naturaleza de las masas de agua, las condiciones meteorológicas y los ciclos biológicos, se recomienda que tanto el número de campañas como la época de realización de las mismas tenga en cuenta los factores mencionados. Así mismo, los datos de campo obtenidos, se cotejarán con los valores bibliográficos disponibles para la zona de actuación. Los parámetros a determinar serán, como mínimo, los siguientes: Sólidos en suspensión, turbidez, profundidad del disco de Secchi, oxígeno disuelto y salinidad.

Durante la fase de construcción se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos a estos efectos en el programa de vigilancia ambiental, indicado en la condición 8. 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 y recogida de desechos procedentes de buques, de manera que se cumpla con lo dispuesto en la normativa internacional vigente sobre contaminación marina.

7. Red de saneamiento y drenaje.

Si se instalara una red de saneamiento para dar servicio a las futuras instalaciones y concesiones de la explanada, ésta deberá conectarse a la red de alcantarillado municipal. Las aguas residuales recogidas por esta red deberán cumplir con las ordenanzas municipales, especialmente en lo que se refiere a salinidad y sólidos en suspensión.

La red de drenaje diseñada para la recogida de aguas pluviales deberá disponer, además de los desengrasadores señalados en el punto 6.7.4 del anteproyecto, de un pozo de decantación de gruesos por cada uno de los colectores de evacuación de éstas aguas al mar. Dichos pozos tienen la función de reducir las emisiones de materiales sólidos al mar, por lo que en su diseño deberán contemplarse los factores hidráulicos junto con el tamaño de partícula.

8. Gestión de residuos.

Además de cumplir con lo especificado en el punto 9 del estudio de impacto ambiental en lo referente a la gestión de residuos sólidos y líquidos generados durante las fases de construcción y explotación, en el punto 6.7.3 del anteproyecto se indica que se eliminará el pavimento provisional de la explanada consistente en una mezcla bituminosa y un volumen aproximado de 11.700 metros cúbicos. El vertido de estos materiales deberá realizarse en vertedero autorizado para este tipo de residuos o, en su caso, en el interior del recinto adosado al dique de abrigo o cualquier otro relleno portuario en el que se garantice que este material queda debidamente confinado.

Para el vertido al mar de los materiales dragados que no sean utilizados como relleno de la explanada o vertidos en el recinto señalado antes o, en general, fuera de la zona interior de las aguas del puerto, se deberá contar con los informes y autorizaciones pertinentes.

9. Programa de vigilancia ambiental.

Se deberá elaborar un programa de vigilancia ambiental a corto y largo cuyo contenido básico será el descrito en el punto 10.2 del estudio de impacto ambiental. En este programa se especificarán con suficiente grado de detalle la posición de las estaciones y profundidades de muestreo, la frecuencia de las medidas y los parámetros a determinar.

Además del contenido básico citado, el programa de vigilancia ambiental deberá contemplar los aspectos que se mencionan a continuación.

Seguimiento de la playa de San Gabriel y su entorno. Según lo indicado en la condición 2 se realizarán controles batimétricos sobre la playa de San Gabriel. Dichos controles se iniciarán a partir de que se haya finalizado la construcción del dique de abrigo y tendrán una periodicidad semestral. Los perfiles batimétricos se realizarán durante los tres años siguientes a la finalización de la obra. Si durante estos controles se detectara la acreción de la playa predicha en el estudio de impacto ambiental, la Autoridad Portuaria de Alicante elaborará y ejecutará el proyecto de trasvase

de arenas indicado en la condición 2. En cualquier caso, si estos controles batimétricos muestran alguna incidencia negativa sobre la estabilidad de la playa, los aterramientos del barranco de las Ovejas o de la zona de difusores de la conducción-aliviadero de la EDAR «Rincón de León», atribuibles a las obras de ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria de Alicante llevará acabo las actuaciones precisas para corregir dichas incidencias, tal y como se indicó en la condición 2. Cualquier actuación a este respecto deberá contar con la aprobación de la Dirección General de Costas.

Ruido y contaminación luminosa. Se deberá definir el número, situación y tipo de sensores que se instalarán para la medición de los ruidos. Dichos sensores serán del mismo tipo y se ubicarán en la misma situación que la utilizada en la campaña preoperacional indicada en la condición 5. Si durante estos controles se detecta que los niveles sonoros debidos a alguna actividad relacionada con esta obra portuaria son superiores a 65 dB (A), se tomarán las medidas correctoras necesarias tales como la limitación de la circulación de camiones a una determinada franja horaria o la instalación de pantallas amortiguadoras.

Una vez colocadas las columnas de alumbrado, se inspeccionará la incidencia luminosa sobre las viviendas más próximas, según se señala en la condición 5.

Calidad del agua. Las estaciones de muestreo se repartirán siguiendo el contorno del LIC más cercano a la actuación. Para la situación exacta de estas estaciones se procurará que se ubiquen en la vertical de los fondos mejor conservados del LIC pero a una distancia no superior a los 200 metros del límite del mismo. El número de estas estaciones será, como mínimo, de cuatro, y se determinarán, al menos, los parámetros establecidos en la condición 6 a dos profundidades (cerca de la superficie y del fondo respectivamente).

Dado que, para este proyecto, las medidas más representativas de las afecciones al medio marino son las relacionadas con la turbidez de las aguas, se propone que, durante las operaciones de dragado, se realicen determinaciones de estos parámetros (sólidos en suspensión, turbidez y disco de Secchi) con una frecuencia semanal. Para el resto de parámetros la frecuencia mínima será de un mes.

El valor límite para los sólidos en suspensión se establece en el 30 por ciento de los valores de referencia calculados según la condición 6. Para aplicar este valor se considerará la media aritmética de las concentraciones obtenidas en todas las estaciones en dos muestreos consecutivos. Este valor límite es el referido en las condiciones 3 y 4.

Deposición de finos sobre el bentos del LIC. Dada la cercanía de la obra al LIC «Isla de Tabarca», se estima conveniente que el programa de vigilancia ambiental incluya un seguimiento de la tasa de sedimentación sobre esa zona en concreto. Para ello, se dispondrán trampas de sedimento en aquellas áreas del LIC mejor conservadas pero que no disten más de 500 metros de los límites exteriores del proyecto. La altura de estas trampas de sedimento, medida desde el fondo a la boca de las mismas, no deberá ser superior a dos metros.

Seguimiento de la evolución del LIC. A partir del inicio de las obras y hasta tres años después de finalizadas las mismas, se realizarán controles submarinos periódicos acerca del estado de conservación de aquella zona del LIC más cercana a la actuación. Dichos controles tendrán una frecuencia anual y consistirán en la inspección de la cobertura de pradera y densidad de haces por unidad de superficie, de forma similar a como se ha realizado en el estudio de impacto ambiental. El área a controlar será, como mínimo, la comprendida entre las siguientes coordenadas UTM: A) 719000N 4245000E; B) 720000N 4245000E; C) 719000N 4244000E y D) 720000N 4244000E. Los resultados obtenidos en cada uno de estos controles anuales serán remitidos al órgano competente (la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio) de la Generalitat Valenciana y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

Medida de corrientes. Durante las operaciones de dragado, se medirán las corrientes existentes, con objeto de determinar su intensidad y dirección de acuerdo con la condición 4.

Director Ambiental. La Autoridad Portuaria de Alicante, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, nombrará un «Director Ambiental de Obra» que sin perjuicio de las funciones atribuidas al Director facultativo de las obras en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilice de la aplicación de las medidas correctoras y protectoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

10. Documentación adicional.

La Autoridad Portuaria de Alicante 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, el compromiso de ejecutar antes del inicio de las obras los estudios y documentos establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental junto con la partida alzada correspondiente, además de los expresamente indicados en el Estudio de Impacto Ambiental.

Los estudios y documentos referidos son los siguientes:

Batimetría inicial de la playa de San Gabriel, citada en la condición 2.
Medición del ruido en las viviendas más cercanas a la actuación con anterioridad al inicio de las obras, según la condición 5.

Estudio de las concentraciones de los parámetros indicados en la condición 6 existentes en las aguas de la zona de actuación antes del inicio de las obras.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la condición 9.

Por otra parte, antes del inicio de las operaciones de dragado o de relleno deberá disponerse de las cortinas antiturbidez señaladas en la condición 3.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 4 de febrero de 2003.—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 (MIMAM)	—
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante (M. Fomento)	X
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental (Generalitat Valenciana)	—
Dirección General de Pesca y Comercializ. Agraria (Generalitat Valenciana)	X
Dirección General de Patrimonio Histórico (Generalitat Valenciana)	X
Dirección General de Planif. y Gestión del Medio (Generalitat Valenciana)	X
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Dpto. de Ciencias del Medio Ambiente (Universidad De Alicante)	—
Ayuntamiento de Alicante	X
Cofradía de Pescadores de Alicante	—
Ecologistas en acción	—
Greenpeace	—
Xoriguer Grupo Naturalista y Ecologista	—

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

La Dirección General de Costas indica que de los planos incluidos en la memoria resumen parece deducirse que los nuevos muelles no afectarán a la dinámica de sedimentos de la zona de dominio público marítimo-terrestre. Respecto al dique provisional, indica que es importante definir la situación final de dicho dique con el objeto de que sea compatible con la creación de una playa al sur de éste y poder así realizar una gestión integral de los recursos costeros. A este respecto, considera que los trámites previstos en el Real Decreto 1131/1988, deben realizarse para el conjunto del desarrollo portuario y no para las obras previstas.

La Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) comunica que no hace alegaciones al proyecto.

La Dirección General de la Marina Mercante suscribe el informe realizado por el Capitán Marítimo de Alicante. El citado informe indica que el proyecto es respetuoso con el medio ambiente y que el vertido de los materiales de dragado, se ha resuelto favorablemente al tener prevista su utilización como relleno del trasdós. No obstante, indica que en caso de que por cualquier causa fuese necesario verter dragados al mar abierto, se requerirían informes favorables de las Consejerías de Agricultura, Pesca y Alimentación y de la de Medio Ambiente, así como del Servicio Provincial

de Costas de Alicante y señala, como sugerencia, las coordenadas de una zona propuesta por el CEDEX que ha sido utilizada recientemente como zona de vertido.

La Dirección General de Pesca y Comercialización Agraria de la Generalitat Valenciana, adjunta un informe elaborado por el Técnico del Servicio de Pesca Marítima. Este informe indica la existencia de poblamientos de Posidonia oceánica, por lo que en el estudio de impacto ambiental se deben caracterizar las comunidades biológicas asentadas en los fondos a ocupar por la obra y su zona circundante. Así mismo, señala que deberían caracterizarse los materiales a dragar ya que, según un estudio que se cita, los fondos de la zona portuaria están altamente contaminados.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Generalitat Valenciana, adjunta un informe elaborado por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental. En este informe se señalan las siguientes recomendaciones: a pesar de que el emplazamiento de las obras no ocupa ninguna zona de especial protección, debería exigirse un estudio arqueológico y el correspondiente informe favorable de la Dirección General de Patrimonio; dada la relativa proximidad del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Isla de Tabarca», caracterizado por las praderas de fanerógamas marinas, los estudios de caracterización bionómica y de dinámica litoral que se mencionan en la memoria resumen deberían realizarse, respectivamente, sobre un área suficientemente extensa y teniendo en cuenta las repercusiones del transporte litoral sobre las zonas costeras del LIC; las operaciones de dragado y relleno se realizarán con los medios que originen la menor turbidez posible y se deberá asegurar un destino adecuado para los materiales de dragado que no vayan a ser utilizados en el relleno; debe mantenerse la dirección del canal de acceso que figura en el plano de la memoria resumen y no la dirección sur que se indica en el texto de la misma, ya que la dirección del plano es la que menos afecta al LIC por el tráfico portuario; los materiales de escollera y de relleno deberán proceder de canteras legalmente autorizadas y podrán utilizarse residuos sólidos inertes; durante la fase de funcionamiento se tendrá en cuenta el suministro de agua y luz y la conexión a la red de alcantarillado así como los sistemas de recogida de residuos.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Generalitat Valenciana emite el correspondiente informe vinculante en el que indica que, desde el punto de vista arqueológico, el proyecto cumple con la legislación vigente y que el patrimonio arquitectónico no se encuentra afectado por la obra, por lo que el citado informe es favorable a efectos patrimoniales.

El Instituto Español de Oceanografía (MCYT) señala que no tienen sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

El Ayuntamiento de Alicante, a través del Departamento de Medio Ambiente, emite un informe en el que indica que los aspectos ambientales a desarrollar en el estudio de impacto ambiental parecen correctos y suficientes como para garantizar la necesaria prevención del deterioro medioambiental de la zona de actuación. No obstante, solicita que se lleve a cabo el seguimiento y control de todo tipo de vertidos, especialmente los que se efectúen en la red de alcantarillado, los cuales deben cumplir con las ordenanzas municipales en cuanto a salinidad y sólidos en suspensión. También considera que las medidas preventivas y correctoras propuestas garantizan una minimización del impacto ambiental. Sin embargo entienden muy necesario la compatibilidad de la obra con el LIC «Isla de Tabarca» por lo que adjunta una copia de los límites y características del mismo para que sirva de orientación al equipo redactor.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Las obras vienen justificadas por la continua preocupación de la Autoridad Portuaria de Alicante en mantenerse dentro de los primeros puertos españoles en servicio, calidad y modernidad. El tráfico de contenedores, el de ro-ro y el de pasajeros son las principales actividades potenciadas, así como la integración puerto-ciudad que está suponiendo la implantación de espacios comerciales en lo antes fueron terrenos con actividad portuaria.

Las obras proyectadas suponen un desplazamiento hacia el sur de las actuales instalaciones portuarias y consisten, en síntesis, en la construcción de una nueva dársena formada por sendos muelles de unos 520 y 300 metros de longitud respectivamente, más dos duques de alba que conforman otro atraque de 200 metros de longitud. El conjunto de la dársena está protegido mediante un dique de abrigo de 1.200 metros y un contradique de 490 metros. También está prevista la creación de una explanada en el trasdós de los citados muelles de unas 25 hectáreas de superficie y la construcción de un recinto de vertido para los materiales dragados no aptos para el relleno. El volumen de dragado previsto, se estima en 1.800.000 metros cúbicos, de los cuales unos 150.000 metros cúbicos corresponden al canal de acceso y los restantes 1.650.000 metros cúbicos a la

dársena y zanjas de cimentación. Prácticamente todos los materiales serán utilizados como relleno en la propia obra.

Los usos previstos de la explanada son: mercancía general, graneles sólidos y pasajeros.

Las principales actuaciones que comprende el conjunto del proyecto se describen a continuación:

Obras de abrigo. Las obras de abrigo son el dique, el contradique y el martillo. Las tipologías estructurales del dique y contradique son básicamente iguales y consisten en núcleos de todo uno en talud, con pendientes que oscilan entre 2H:1V y 4H:3V, protegidos por escollera en el lado interior y por bloques de hormigón en el lado expuesto. Tanto el contradique como los primeros 918 metros del dique están coronados por sendos espaldones de hormigón en masa con cotas máximas de coronación que oscilan entre +5,00 y +7,50 metros, respectivamente. Los últimos 209 metros del dique se han diseñado como «rebasables» por lo que la protección en el lado interior, o lado menos expuesto, se ha proyectado con un manto de bloques de hormigón. El martillo se sitúa perpendicular al dique, aunque no arranca directamente de él sino de un recinto que se describe más adelante, y está formado por cuatro cajones cimentados sobre banqueta de escollera con una longitud de 143 metros. Sobre los cajones se proyectan dos bloques de hormigón en masa a modo de espaldón coronados a la cota +3,30 metros. La tipología de este martillo responde a la necesidad de reflotarlo en posteriores ampliaciones del puerto y más concretamente, cuando se construya el muelle adosado al recinto mencionado antes.

Muelles y atraques. En el interior de la dársena formada por las obras de defensa descritas, se proyecta la construcción de dos muelles en ángulo obtuso, atraques para tráfico ro-ro y duques de alba. Los muelles, denominados número 21 y número 19, tienen una longitud de 521 y 373 metros respectivamente y serán construidos mediante cajones de hormigón armado de 15 metros de puntal, cimentados a la cota -14,00 metros sobre banqueta de escollera. Los atraques ro-ro se proyectan en el extremo sur de la línea de atraque del muelle número 21. El acceso de los buques a una de las rampas ro-ro se efectuará desde el propio muelle número 21, mientras que para el acceso a la otra rampa será preciso construir dos duques de alba paralelos al contradique y a suficiente distancia del mismo para obtener el calado suficiente sin que se afecte la estabilidad del talud del contradique. Según el plano que se adjunta, estos duques de alba constituyen el muelle número 23.

Recintos y rellenos. Se proyectan una explanada y un recinto. La explanada quedará situada detrás de los muelles mencionados antes y tendrá una superficie de unos de 233.700 metros cuadrados. Los límites de esta superficie están formados por el lado de tierra del puerto, los muelles números 19 y 21, uno de los cierres de la otra explanada, parte del contradique y una pequeña mota de cierre que se construirá entre el contradique y las rampas ro-ro. El material de relleno que se utilizará para esta explanada será el material de dragado aprovechable geotécnicamente y material de cantera. El recinto, de unos 880 metros de longitud y 110 de anchura, irá adosado longitudinalmente al dique de abrigo. Inicialmente, este recinto se proyecta como lugar de vertido para los materiales de dragado de baja calidad geotécnica, con una capacidad para 1,2 millones de metros cúbicos aproximadamente. Las motas de cierre serán del tipo dique en talud. La colmatación y utilización de este recinto no está prevista en el proyecto, así como tampoco lo está la construcción un futuro muelle que irá adosado al mismo, cuando se termine de rellenar y se consoliden los materiales vertidos.

Dragados. Se utilizará una draga de succión y el vertido al interior de la explanada y del recinto se realizará mediante descarga por tubería.

El dragado de los aproximadamente 1,8 millones de metros cúbicos se reparte entre tres zonas de dragado; dársena, cimentación y canal de acceso. El dragado de la dársena se realizará hasta alcanzar la cota -14,00 metros en una superficie de unos 320.000 metros cuadrados; en una franja adosada al contradique, donde se prevé la colocación de los duques de alba, el dragado se realizará hasta la cota -12,00 metros. Los dragados de cimentación se reducen a las zanjas donde irán los cajones de hormigón, es decir, los muelles número 19 y 21 y el martillo; a falta del estudio geotécnico de detalle el dragado será a la cota -16,00 metros. El canal de navegación de entrada a la dársena se realizará hasta la cota -14 metros y tendrá una anchura de 180,00 metros. Prácticamente todo el material de dragado se reutilizará como relleno, ya sea de la explanada o del recinto. Se estima que entre un 35 y un 50 por ciento tendrá una calidad geotécnica suficiente para utilizarlo en la explanada, mientras que el restante se verterá en el recinto adosado al dique de abrigo. Por otra parte, en el capítulo 5 del estudio de impacto ambiental se aconseja que los sedimentos con mayor contenido en materia orgánica se viertan mar adentro, proponiendo la misma zona que la estudiada por el CEDEX y considerada como adecuada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Red de drenaje. La capa superior de la explanada, se pavimentará de forma provisional con mezcla bituminosa de 5 centímetros de espesor. Cuando se halla producido al menos un 97 por 100 de la consolidación del terreno, se eliminará dicha capa y se ejecutará la definitiva a base de hormigón vibrado. La pendiente de la capa provisional será del 0,25 por 100 con caída hacia la dársena para evacuar las aguas pluviales. En los puntos bajos se instalarán canaletas para la recogida de dichas aguas. La red definitiva de drenaje se ejecutará simultáneamente con las obras de pavimentación definitiva. Consistirá básicamente en una serie de canaletas protegidas con rejilla en toda su longitud, que discurren paralelas al cantil de los muelles, y conectadas a colectores subterráneos, los cuales vierten directamente a la dársena en tres puntos: tras la rampa ro-ro, en la esquina de los muelles número 21 y 19 y en el extremo de levante de este último. En los cruces de las canaletas se dispondrán arquetas con los correspondientes desengrasadores.

Otras obras. Dentro del proyecto, está prevista la instalación de las redes de abastecimiento de agua potable, contraincendio y eléctrica, la iluminación de la explanada y del vial del dique de abrigo, así como el balizamiento reglamentario de la bocana y de los duques de alba. La red de abastecimiento de agua potable tiene como función suministrar agua a los buques, para lo cual se canaliza el agua desde la red existente en el puerto, hasta las tomas situadas cada 50 metros en el cantil de todos los muelles. La red contra incendios está conectada con la red exterior, y cuenta con un grupo de presión capaz de elevar la presión inicial de cinco atmósferas a las nueve atmósferas necesarias. Las tomas de agua se ubican cada 50 metros siguiendo el contorno de la explanada, incluidos los duques de alba. La potencia de la instalación eléctrica prevista es de 1.509 kilovatios y se han proyectado cinco centros de transformación con objeto de reducir la sección del cableado. La iluminación de la explanada se realizará mediante columnas de 30 metros de altura y proyectores de 1.000 vatios con una iluminación a nivel del suelo de 25 lux.

Plazos de ejecución y proceso constructivo. El plazo de ejecución previsto para la totalidad de las obras es de cuarenta y dos meses. Cualquier operación de relleno o vertido a recinto se efectuará una vez que estén cerrados los recintos, construyendo motas provisionales de cierre en el caso de que no estén finalizadas las correspondientes obras. Las etapas consecutivas que se llevarán a cabo son la construcción del dique de abrigo y la mota de cierre del recinto de vertido adosado al mismo. Cuando esté suficientemente avanzado el dique de abrigo se comenzarán a construir el contradique y el martillo. El plazo de ésta primera fase es de un año y medio aproximadamente. En la segunda etapa se comienza por el dragado de la dársena con objeto de que el cajonero pueda trabajar en condiciones óptimas. El material dragado se selecciona directamente en cántara para decidir si se vierte en el recinto de vertido o como relleno de la explanada. Posteriormente se construyen los muelles números 19 y 21 y la rampa ro-ro. El plazo de ésta segunda fase es de un año aproximadamente. La tercera etapa, de una duración aproximada de un año, consiste en el relleno de la explanada principal y las obras auxiliares (agua, electricidad, pavimentación, etc.). Simultáneamente se construirán los duques de alba.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental, realiza una descripción de las cuatro alternativas consideradas y analiza las diferentes acciones del proyecto identificando y evaluando los previsible impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos. Por último, propone una serie de medidas preventivas y correctoras y esboza un programa de vigilancia ambiental.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación:

La obra proyectada limita al sur y al este con el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Isla de Tabarca» de código ES52130024, uno de cuyos principales valores ambientales reside en las praderas de la fanerógama marina Posidonia oceánica, hábitat prioritario que ocupa el 60 por 100 del LIC. La superficie total del LIC es de 14.550 hectáreas, la mayor parte de zona marina, aunque contiene dos zonas húmedas ligadas al medio litoral; el Bassans-Clot de Galvany y el saladar de Aigue Amarga.

Al norte y al sur de la actuación, aunque suficientemente alejados, se encuentran los LIC's «Cap de l'Horta» y «Cabo Roig» respectivamente.

Estudio de alternativas:

Se han estudiado cuatro alternativas, todas ellas emplazadas en la misma zona portuaria y con los mismos elementos (obras de abrigo, explanada, dos muelles y recinto de vertido) aunque difieren fundamentalmente en

la configuración de las obras de abrigo, ubicación del recinto de vertido y superficie de dársena abrigada.

Las alternativas estudiadas son las siguientes:

Alternativa 1. La alternativa 1 original se modificó debido a que no ofrecía suficiente superficie para la maniobra de reviro de los buques. En la alternativa 1 modificada, el dique de abrigo, dotado de martillo, arranca del muelle situado más al este y el recinto de vertido se encuentra adosado al dique de la actual dársena pesquera. La superficie de dársena abrigada es de 244.300 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 2.101.320 metros cúbicos y el de relleno de 1.178.589 metros cúbicos.

Alternativa 2. En esta alternativa el dique de abrigo es una prolongación del dique de abrigo actual del puerto de Alicante y el recinto de vertido se encuentra adosado al dique de la actual dársena pesquera, aunque con una geometría menos alargada que en la alternativa anterior. La superficie de dársena abrigada es de 222.340 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 1.678.602 metros cúbicos y el de relleno de 1.250.150 metros cúbicos.

Alternativa 3. Esta alternativa presenta una configuración del dique de abrigo similar a la alternativa 1 modificada, pero arrancando más hacia el noreste con lo que la superficie abrigada es sensiblemente mayor. El recinto de vertido se construye adosado al dique de abrigo proyectado, con una geometría sensiblemente alargada. La superficie de dársena abrigada es de 326.500 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 2.104.912 metros cúbicos y el de relleno de 1.871.574 metros cúbicos.

Alternativa 4. La configuración del dique de abrigo de esta alternativa es radicalmente distinta a las anteriores y de mucha mayor longitud. El dique arranca del morro del actual dique de abrigo de la dársena pesquera con una alineación hacia mar abierto para luego alinearse paralelo a costa salvando el actual dique de abrigo del puerto. El recinto de vertido se construye adosado al dique de abrigo de la dársena pesquera, es decir, de forma similar a las dos primeras alternativas. La superficie de dársena abrigada es muy pequeña en relación con la magnitud de la obra, de 132.000 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 1.226.964 metros cúbicos y el de relleno de 1.395.019 metros cúbicos.

La alternativa 4 se ha descartado por su elevado impacto sobre el medio. De las tres alternativas restantes, aún teniendo un similar coste económico, se descartan la alternativa 1, por presentar unas características operativas del atraque ro-ro cercanas al límite impuesto por la ROM 3.1 (Recomendación de Obra Marítima), y la alternativa 2, por la incertidumbre que presenta acerca del riesgo de resonancia del oleaje en el interior de la dársena. La alternativa elegida es la 3 debido a que además de no tener los inconvenientes descritos, presenta la mejor relación entre inversión e incremento de la capacidad.

Descripción del medio físico:

Climatología. Los datos proceden del estudio de evaluación de impacto ambiental del «Plan Especial del Puerto de Alicante», los cuales proceden a su vez de las estaciones meteorológicas de Alicante-Puerto y Alicante-Ciudad Jardín. Según las medidas realizadas en cada estación, la precipitación media anual se sitúa en 271 y 339 milímetros respectivamente y la temperatura media anual en 18,2 y 16,0 grados centígrados respectivamente. Los vientos proceden de la estación de Alicante que es la más próxima a la zona de estudio. De la rosa anual de frecuencia del viento se deduce una clara tendencia anual; en otoño e invierno predominan los vientos de dirección noroeste, mientras que primavera y verano predominan los de dirección este y sureste. Las velocidades medias son bajas del orden de unos 10 kilómetros por hora, siendo las del segundo cuadrante las que presentan velocidades más altas.

Clima marítimo. Los datos proceden de las siguientes fuentes: 8.533 observaciones visuales del oleaje obtenidas entre los años 1970 y 1994; datos de oleaje WANA obtenidos a partir de los datos de viento en aguas profundas mediante el modelo numérico WAN y datos instrumentales de las boyas de oleaje escalar de Alicante que pertenece a la REMRO. Con estos datos se ha calculado la propagación del oleaje en dos puntos situados en el entorno de la futura ampliación, obteniéndose que los oleajes de las direcciones predominantes este-noreste y este se transforman en las direcciones este y este-sudeste, siguiendo la orientación de la batimetría de la zona. Se han calculado también los regímenes medios y extremos del oleaje en cada uno de los dos puntos indicados.

Dinámica litoral. Se ha realizado un completo estudio de la dinámica litoral de la zona así como un estudio específico del transporte sólido del barranco de las Ovejas, situado inmediatamente al sur del puerto (anejos 1 y 2 respectivamente del estudio de impacto ambiental). Las corrientes inducidas por el oleaje se han calculado mediante el modelo matemático COPLA-RD y el transporte longitudinal mediante la fórmula del CERC.

El estudio contiene la caracterización granulométrica de ocho transectos localizados a levante y poniente del puerto cubriendo desde la playa seca hasta una profundidad de tres metros. Las conclusiones del estudio indican que, de sur a norte, las playas del Carabassí, Arenales del Sol, L'Altet y el Saladar, situadas en la zona central de la bahía de Alicante, prácticamente no se verán afectadas debido a que se encuentran muy alejadas de las obras proyectadas. Al norte de la playa del Saladar, debido al cambio en la orientación de la costa, podría darse un incremento del transporte norte-sur, sin embargo al tratarse de una zona rocosa no se producirá acreción ya que no existen sedimentos que puedan ser transportados. Más al norte y colindando con el barranco de las Ovejas, la playa de San Gabriel, situada a la sombra del puerto, estará sometida a una clara acreción (mayor de la que se observa en la actualidad) y crecerá en anchura debido a la difracción del oleaje provocada por el dique de abrigo proyectado, por lo que se recomienda monitorizar la evolución de dicha playa. Este fenómeno dará lugar a problemas de aterramiento en la bocana de la dársena pesquera, proponiéndose la creación de una «trampa de sedimentos» en las inmediaciones de ésta.

Por otra parte, las playas situadas al norte del puerto de Alicante no sufrirán ninguna variación significativa como consecuencia de la construcción del proyecto.

Respecto al transporte sólido aportado por el barranco de las Ovejas, éste es muy variable debido al carácter torrencial de las lluvias. Teniendo en cuenta la probabilidad de ocurrencia de tormentas y una vez calculado el caudal sólido que producen, se estima que la media anual sería de casi 6.700 metros cúbicos.

Geología y geotecnia. El sector del puerto de Alicante se encuadra en la zona externa-oriental de las cordilleras Béticas, denominada prebético de Alicante. En concreto, la zona del puerto se ubica en una unidad llamada Depresión de San Juan constituida por depósitos mio-pliocenos al noreste del puerto y cuaternarios en el resto, y delimitada por relieves cretácicos y paleocenos. Los estudios geotécnicos consultados muestran que se pueden establecer cuatro niveles diferentes en la zona de actuación, que de superficie a fondo, son los siguientes; arcillas de baja plasticidad (fangos de superficie), arenas finas, arenas con gravas y areniscas y conglomerados, estos últimos a profundidades que oscilan entre los 12 y 30 metros.

Caracterización del material a dragar. Los sedimentos objeto de dragado han sido caracterizados según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles» (RGMD) tomándose un total de 27 testigos (Vibrocorer) convenientemente repartidos por toda la superficie a dragar y analizándose un total de 45 muestras hasta una profundidad máxima de un metro. Los parámetros analizados fueron los metales pesados, policlorobifenilos (PCB's), hidrocarburos poliaromáticos (PAH's), materia orgánica y granulometría. Los resultados analíticos indican que ninguna de las muestras individuales supera el nivel de acción 1 de las RGMD por lo que los materiales no están contaminados y pertenecen a la categoría I. Desde el punto de vista granulométrico, los sedimentos analizados son fangos con un contenido en finos que oscila entre el 28,77 y el 98,62 por ciento. El contenido medio en materia orgánica es del orden del 1,8 por ciento.

Hidrología. El sistema hidrológico estudiado se reduce al del barranco de las Ovejas, el cual ocupa un área de 226 kilómetros cuadrados, siendo la longitud del cauce principal de unos 24 kilómetros. El carácter hídrico es de tipo torrencial, con una precipitación máxima diaria de 53,95 milímetros para un período de retorno de 2 años y de 204,34 milímetros para un período de retorno de 500 años. A partir de estos datos, mediante el Método Racional Modificado, se calcula la escorrentía generada para períodos de retorno de 2, 5, 10, 20, 30, 50, 100 y 500 años. Según estos resultados, la escorrentía es despreciable para un período de retorno de dos años y de 403,97 metros cúbicos por segundo para un período de retorno de 100 años. No obstante, el carácter torrencial de esta cuenca puede dar lugar a grandes avenidas como la registrada en octubre de 1982, cuyo caudal fue como el calculado para un período de retorno de cien años.

Calidad de las aguas litorales. Los datos expuestos se corresponden a los resultados de una campaña realizada en junio de 2002. Se tomaron cinco muestras del nivel medio de la columna de agua, desde las cercanías de la salida de la conducción-aliviadero de la EDAR «Rincón de León», hasta aguas del LIC. En las estaciones cercanas a la salida de la EDAR se detectan altas concentraciones de clorofila, nutrientes y turbidez, mientras que en las aguas del LIC, estos valores pueden considerarse normales en agua de mar. No obstante, en las estaciones más alejadas del foco de la EDAR, se han detectado las mayores concentraciones de materia orgánica.

Calidad del aire. Para el estudio de la contaminación atmosférica se han tomado datos de la estación automática (RENFE) y de las estaciones

manuales (Delegación y Cultura), obteniéndose como conclusión que la calidad atmosférica en la zona durante el año 2001 se considera buena.

Ruido. En el estudio de impacto ambiental se realizan una serie de consideraciones teóricas respecto a los niveles de ruido generados por diversas fuentes, concluyendo que la principal fuente de ruido en el área del puerto de Alicante es el tráfico rodado de vehículos ligeros y pesados, mientras que el ruido de origen ferroviario, industrial y portuario no es significativo, sobre todo éste último dada la distancia que separa las instalaciones portuarias del casco urbano.

Explotación de canteras. Las obras marítimas que se proyectan suponen la utilización de diversos tipos de áridos. Tras las consultas realizadas en las canteras autorizadas en explotación situadas en las proximidades del puerto, se ha constatado que pueden suministrar todo el material necesario para las obras. Los cálculos realizados sobre el volumen que es preciso transportar, indican que serán necesarios del orden de 70 camiones diarios de unas 23 toneladas de capacidad media cada uno y que deberán recorrer una distancia media, desde las canteras al puerto, de unos 40 kilómetros. Dado que todo el trayecto se realiza por autovía, no se provocarán, en principio, afecciones graves al tráfico urbano durante la ejecución de las obras.

Descripción del medio biótico:

Medio marino. Se ha llevado a cabo el reconocimiento del bentos de una amplia zona que comprende la ubicación del proyecto, así como una buena parte del LIC «Isla de Tabarca». La metodología utilizada ha sido la siguiente: sónar de barrido lateral, bajadas puntuales de vídeo, inmersiones con escafandra autónoma para el recuento de haces y muestreo de sedimentos para la macrofauna bentónica. Los resultados obtenidos se exponen en dos capítulos del estudio de impacto ambiental. En uno de ellos se describen las comunidades bionómicas del área estudiada, identificando ocho comunidades diferentes, así como los resultados del muestreo de la fauna bentónica. Con los resultados obtenidos, se ha realizado una valoración ecológica de todo el área estudiada, cuyas conclusiones se exponen de manera gráfica en un plano, donde se observa que la zona ocupada por el proyecto tiene un valor ecológico bajo. En el otro capítulo se exponen los resultados del reconocimiento aplicados específicamente al estado de conservación del LIC «Isla de Tabarca». Los resultados muestran, también de forma gráfica, que la zona del LIC más cercana al proyecto tiene un estado de conservación bajo (pradera muy degradada). La pradera en buen estado se encuentra, según este estudio, hacia mar adentro, a partir de la batimétrica de -20 metros y a unos 1.500 metros del extremo del dique de abrigo.

Medio terrestre. Aunque el proyecto se sitúa sobre terrenos ganados al mar, el estudio describe sucintamente la vegetación de la zona a partir del estudio de evaluación de impacto ambiental del Plan Especial del Puerto de Alicante.

Descripción del medio socioeconómico:

Población. El municipio afectado por el proyecto es el de Alicante, con una población de 281.780 habitantes en el año 2000. En ese mismo año, el paro registrado era de 10.683 habitantes, de los cuales, más del 75 por ciento correspondían al sector servicios.

Estudio pesquero. Dada la posible influencia de las obras sobre el sector pesquero, se ha realizado un estudio consistente en la identificación de las artes, embarcaciones y caladeros utilizados y en la elaboración de una encuesta que se ha repartido entre los pescadores. A partir de esta información se ha elaborado un plano donde se observa que el trasallo para la sepia es el único arte utilizado en la zona del proyecto. Los pescadores han declarado que a pesar de que las obras les van a perjudicar, este perjuicio se reduciría notablemente si las obras se realizasen de junio a octubre o noviembre, dado que este caladero lo utilizan de diciembre a mayo. También indican que la presencia de los nuevos diques supone una reducción del caladero, aunque pueden seguir calando hacia la zona de poniente. Por otro lado, opinan que la construcción de estos diques servirá para proteger de los temporales la recientemente construida dársena pesquera, que actualmente la consideran inutilizable debido a la escasa protección que ofrece frente a los temporales de levante. Por último, señalan que debe prestarse especial atención al vertido al mar de aquellos materiales que pudieran tener efectos sobre la biocenosis bentónica, ya que durante las últimas obras de ampliación notaron una reducción en las capturas.

Paisaje. Según los datos del estudio de impacto ambiental del Plan Especial del Puerto de Alicante, la cuenca visual interior está comprendida entre los cabos Huertas al norte y Santa Pola al sur, con una extensión de costa 26 kilómetros. La cuenca visual exterior queda limitada por las instalaciones e infraestructuras portuarias con una altura media de 10

metros. A continuación se describen y valoran las once unidades en que se ha dividido el tramo de costa, que son las siguientes: cabo de las Huertas, la Albufereta, sierra Grossa, el Postiguet, castillo de Santa Bárbara, fachada marítima de Alicante, puerto, ensanche sur (San Gabriel), barranco de las Ovejas, las Calas-el Saladar y el cabo de Santa Pola.

Estudio arqueológico. Se ha realizado un estudio arqueológico que comprende toda la superficie de fondo marino ocupada por el proyecto, es decir, unas 50 hectáreas, más una banda de seguridad de 10 hectáreas de superficie. La metodología utilizada ha consistido en la recopilación de información y los trabajos de campo. Para éstos últimos se ha utilizado un perfilador de fondos, capaz de penetrar 10 metros en el sustrato, y el reconocimiento subacuático por una pareja de buceadores arqueólogos. A pesar de que con el método geofísico se han detectado una serie de anomalías, los reconocimientos subacuáticos y el estudio comparativo de las actuaciones antrópicas recientes, han descartado que se trate de restos arqueológicos.

Identificación y valoración de impactos:

La identificación de los impactos se ha realizado mediante una matriz de doble entrada, en la que se indican las acciones del proyecto frente a los aspectos ambientales afectados. La valoración de estos impactos se realiza conforme el método propuesto en una reciente publicación por don Vicente Conesa, en el que se cuantifica la importancia de cada impacto mediante un polinomio cuyos factores están constituidos por una serie de atributos (naturaleza, intensidad, persistencia, etc.) con un determinado valor numérico. Seguidamente, se aplica dicho polinomio a cada uno de los aspectos ambientales afectados, obteniéndose que los impactos sobre la calidad del aire y el ruido son entre compatibles y moderados, siendo el resto moderados. Finalmente, se hace un resumen de cada uno de los aspectos ambientales afectados, concluyendo que el proyecto es ambientalmente viable.

Medidas preventivas y correctoras:

A pesar de que el proyecto es ambientalmente viable, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras a aplicar durante las fases de construcción y explotación que están dirigidas a minimizar la afección de la obra proyectada sobre los recursos naturales y culturales, así como sobre la población. Entre las medidas propuestas durante la fase de construcción se destacan las siguientes: humectación de los viales y zonas donde se pueda generar polvo, utilización de toldos durante el transporte de materiales pulverulentos secos, hondonadas con agua para la limpieza de las ruedas de los vehículos, limitación del ruido a 65 dB (A) en los núcleos habitados más próximos, establecimiento de un Plan de emergencia en caso de vertidos al mar, paralización de las operaciones de dragado en caso de que las corrientes marinas con dirección al LIC sean superiores a un nudo, implementación de cortinas antiturbidez, planificación de las actuaciones con objeto de respetar las épocas de pesca o de mayor fragilidad ecológica, contratación de mano de obra local y realización de campañas divulgativas sobre los beneficios sociales que conlleva la obra.

Las principales medidas propuestas durante la fase de explotación son las siguientes: utilización de tolvas y cintas transportadoras cubiertas para la manipulación de graneles sólidos, instalación de cañones de riego fijos en las áreas de almacenamiento de graneles sólidos, estudio del régimen de vientos dominantes y colocación de pantallas de protección en las zonas de carga y descarga que pudieran resultar más afectadas, limitación del ruido a 85 dB (A) a dos metros de los equipos, gestión de los residuos generados, conexión de la red de saneamiento a una planta de tratamiento, dotación de todos los requisitos indicados en Marpol 73/79, así como un Plan de prevención y lucha contra la contaminación por los hidrocarburos, elaboración de un Plan de formación ambiental dirigido a los trabajadores portuarios y diseño de un programa específico para divulgar las actuaciones ambientales emprendidas por el puerto.

Programa de vigilancia ambiental:

El programa de vigilancia ambiental a corto plazo se realizará mientras duren las obras e incluye, entre otros controles, el balizamiento de la zona de obras a fin de no afectar a las comunidades de fanerógamas, control arqueológico las operaciones de dragado, vigilancia de la calidad de las aguas a tres niveles de profundidad en estaciones situadas de forma que sea posible determinar las afecciones al LIC, control de las operaciones de dragado y de vertido o de relleno, control sobre el impacto sonoro, atmosférico y lumínico y control analítico de los materiales para relleno que entren en obra. Durante esta fase se elaborará un libro de seguimiento ambiental y un reportaje fotográfico. Así mismo, se emitirán informes con carácter mensual y un informe final a la conclusión de la obra que recopile toda la información generada y su valoración y justificación, así como

la propuesta de recomendaciones para su futuro seguimiento si ello fuera necesario.

Para el programa de vigilancia ambiental a largo plazo no se proponen actuaciones concretas, indicando únicamente que debería contemplar los siguientes aspectos: control batimétrico, seguimiento de la calidad del agua y de la evolución de las comunidades de fanerógamas, evolución de los recursos pesqueros y control de la calidad atmosférica y del ruido.

Así pues, el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» ha analizado el medio físico, biológico y el socioeconómico, contemplando todos los factores ambientales que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, 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.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

3693

RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2003, de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se autoriza definitivamente a «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal», a ejercer la actividad de comercialización, y se procede a su inscripción definitiva en la sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados.

Visto el escrito presentado por «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» de fecha 27 de diciembre de 2002, por el que solicita la autorización para ejercer la actividad de comercialización así como la inscripción definitiva en el Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados, en la sección correspondiente.

Vistos los artículos 44.2 y 45.4 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.

Considerando lo dispuesto en los artículos 72 y 73 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, así como en la Sección Segunda, del Capítulo III, del Título VIII, de dicho Real Decreto.

Considerando que «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» estaba de forma provisional autorizada para ejercer la actividad de comercialización e inscrita de forma previa en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores cualificados, según consta en la Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas de fecha 15 de noviembre de 2002.

Resultando que la Disposición Transitoria Novena del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, establece que «Las empresas comercializadoras que de forma provisional hayan sido autorizadas e inscritas en el Registro de empresas comercializadoras del Ministerio de Economía dispondrán de un plazo de tres meses para presentar la solicitud de autorización de su actividad y de inscripción definitiva en el Registro».

Considerando que «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» ha presentado como documentos acreditativos de su pretensión el certificado acreditativo de su adhesión a las reglas y condiciones de funcionamiento y liquidación del mercado de producción de energía eléctrica, suscribiendo el correspondiente Contrato de Adhesión, emitido por la sociedad «Compañía Operadora del Mercado Español de Electricidad, S. A.», en cumplimiento de lo previsto en el artículo 190 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre.

La Dirección General de Política Energética y Minas resuelve:

Proceder a la autorización definitiva de la empresa «Céntrica Energía, Sociedad Limitada, Sociedad Unipersonal» con domicilio social en Madrid, calle Velázquez, n.º 21, para el desarrollo de la actividad de comercialización, así como a la inscripción definitiva en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados, con el número de identificación R2-241.

A partir de la recepción de la presente Resolución «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» estará obligada a la remisión de la información a que se refiere el artículo 192 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, procediéndose en caso contrario a la baja en la inscripción efectuada.