

La alternativa interior no será buena para la dinámica urbanística de la zona, sino todo lo contrario.

El impacto urbanístico de la alternativa interior es mayor que en la exterior, debido a una mayor ocupación de suelo urbano y urbanizable y al mayor número de viviendas expropiadas.

D. Mariano Arce Navarro y dos más (604 a 606) realizan las siguientes observaciones:

Que el estudio presenta errores en la descripción medioambiental, los datos de tráfico no son exactos y califica de manera similar las dos alternativas de circunvalación en asuntos muy diferentes.

No incluye la posibilidad de ampliación de las vías existentes.

No se ha consultado a la población afectada, ignorando los efectos sobre la salud humana y provocando rechazo social.

No selecciona con objetividad la alternativa elegida.

Supone un importante impacto visual y afecta a la riqueza ecológica y monumental de la zona.

Provoca un efecto barrera contra el agua.

Carece de rentabilidad y no tiene en cuenta el efecto sobre el tráfico de las nuevas rondas urbanas en construcción.

Plantea como alternativas, la ampliación de un tercer carril en la actual autovía de circunvalación A-7, utilizar la banda de reserva del avance de 1999 de Sant Vicent del Raspeig, seleccionar la alternativa exterior, deprimir la vías a su paso por esta localidad y procurar que el trazado no divida a Sant Vicente del Raspeig y Mutxamel.

D. Antonio Lillo Lillo y 20 más consideran que el trazado elegido no coincide con el reservado en el avance del PGOU de San Vicent del Raspeig, no se ha tenido en cuenta el interés ambiental de los terrenos del Sabinar y se va a destruir la sierra del Pla de la Olivera Alta por la construcción de un túnel. Proponen que se amplíen las vías existentes, que se use el trazado reservado en el Avance del PGOU o que se elija la alternativa exterior por suponer menor impacto humano.

D. Ángel Sánchez Sánchez y 43 más realizan las siguientes observaciones:

La N-330 no se encuentra saturada de tráfico a su paso por Villena y que la construcción de la Autovía Font de la Figuera supondrá una reducción del tráfico.

El trazado discurre por terrenos de buena calidad agrológica.

Se produce gran impacto por los movimientos de tierras.

Considera que la cercanía a la zona húmeda «Las Charcas» y a la Acequia del Rey va a suponer la destrucción de su sistema biótico.

Aunque evita la zona calificada como microrreserva, la Laguna y Saleros y el conjunto de los Cabezos son terrenos con gran valor ambiental y arqueológico y presentan varios endemismos algunos clasificados como exclusivos.

Los Cabezos constituyen una formación geológica de gran valor que se va a ver afectada por la construcción de la autovía y de un área de descanso.

Se cortan varias veredas y entre ellas la Cañada Real de Almansa y divide explotaciones agrícolas. Además puede afectar a pozos, balsas de riego o salinas dependiendo del trazado definitivo.

Puede suponer un agravamiento de los riesgos de inundación.

El trazado afecta directamente a dos yacimientos arqueológicos, La Macolla y La Tejera.

Solicita que no se realice la autovía de conexión planteada, que se haga un nodo de conexión entre la N-330 y la Autovía Central, que se mejore el trazado de la N-330 y que se amplíe en un carril más.

Varios vecinos afectados por el paso de la alternativa 2 en el Término Municipal de Villena (609 a 613) manifiestan que el trazado afecta perjudicando el cultivo y producción de las fincas, en su infraestructura de riego, duplicándose el problema con una doble barrera que es el AVE.

ATEANA indica que el trazado invade el recorrido senderista P.R.V. 197 a su paso por el término de Caudete, en el tramo de la carretera de Pinoso, haciendo inviable la conexión que ahora tiene.

D. Francisco Amorós Revert solicita la incorporación de un acceso directo desde la autovía al Proyecto «Declaración de Interés Comunitario partida La Fuentesilla» para el desarrollo económico del mismo y de la comarca en general.

D. Francisco Ruiz Torró en representación de la Comunidad de Regantes de la Huerta y Partidas de Villena realiza las siguientes observaciones:

La construcción de la autovía no respeta el medioambiente de la comarca.

Supone la destrucción de 50 Ha. de tierra fértil y la fragmentación de fincas y la destrucción del sistema productivo implantado, efecto duplicado por la doble barrera que supone el AVE.

D. Pedro Sánchez Sánchez indica que el trazado destruirá tierras de gran fertilidad, provocando un grave perjuicio económico y social a Villena y sus agricultores, que el trazado supone una doble barrera junto con la línea del AVE que circulará a 200-500 m al oeste. Solicita que se considere la no construcción de esta autovía o que se realice únicamente un enlace entre la actual autovía y la autovía central.

D. Francisco Ruiz Torró y dos más consideran que el proyecto afecta a su finca dividiéndola y separando sus instalaciones.

D. Rafael Bernabeu Esclapez considera que el proyecto afecta a zonas productivas y a la central frutícola de la empresa «J.M. Los Frutales, S.A.», que su efecto se suma al del trazado del AVE y que carece de justificación respecto al volumen de tráfico y provoca importantes impactos paisajísticos y medioambientales, en especial en el Plano de Sax.

14640 RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Prolongación del dique de Puerto América», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

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

Con fecha 21 de febrero de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al citado proyecto incluyendo sus características y ubicación, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Prolongación del dique de Puerto América, consiste fundamentalmente en la prolongación del dique en unos 149 metros con una alineación ligeramente más al sur que la actualmente existente.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente), 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 Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Instituto de Investigaciones Pesqueras (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Ayuntamiento de Cádiz, Cofradía de Pescadores de Cádiz, Ecologistas en Acción, Asociación de Amigos del Parque Natural de la Bahía de Cádiz, y Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).

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

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Prolongación del dique de Puerto América. Los principales motivos que ha llevado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a tomar esta decisión son los siguientes:

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

Las obras se realizan dentro de las aguas interiores del puerto de Cádiz.

La escasa magnitud de las obras, con un volumen de dragado de 85.500 metros cúbicos aproximadamente y unos 35.000 metros cúbicos de escollera.

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

Los materiales a dragar deberán caracterizarse, previamente a su dragado, según lo establecido en los puntos 10 al 14 de las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles».

Se realizará un estudio acerca de los posibles usos productivos de los materiales dragados, conforme se indica en el punto 15º de las Recomendaciones antes citadas. En este estudio se contemplará, especialmente, el vertido de los materiales granulométrica, química y bacteriológicamente aptos en una zona marina en la que, de forma natural, puedan ser incorporados al transporte sólido litoral y el relleno de los cajones con el material granulométricamente apto.

Se dispondrá de los medios técnicos necesarios para asegurar que el vertido de los materiales de dragado no aptos para ningún uso productivo se realiza en la zona indicada en la memoria resumen.

La escollera, material granular y demás áridos procederán de canteras, desmontes o concesiones debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera necesario, se hará de acuerdo con lo establecido por el órgano competente de la Junta de Andalucía.

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental en el que además de los controles señalados en las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles» en la zona de vertido, incluya el seguimiento de la calidad del agua y el control sobre la posible aparición de restos arqueológicos en la zona de dragado.

El seguimiento de la calidad de las aguas consistirá, al menos, en la determinación quincenal de la turbidez, sólidos en suspensión y aquellos metales pesados que hayan superado el nivel de acción 1 en los materiales a dragar. Se situarán un mínimo de dos estaciones de muestreo; una en la bocana de la dársena de Cádiz y otra en el centro del canal de navegación. En cada estación se tomarán, como mínimo, muestras a dos profundidades; cerca de la superficie y del fondo respectivamente. El seguimiento de la calidad de las aguas se realizará mientras duren las operaciones de dragado.

El seguimiento arqueológico de las obras de dragado consistirá, básicamente, en la inspección visual de los materiales dragados a bordo de la draga o gánguil. Para realizar dicha inspección se tendrá en cuenta el tipo de maquinaria utilizada en el dragado. Si durante el dragado apareciese algún yacimiento arqueológico, se paralizarían cautelarmente las operaciones que pudieran dañarlo y se informaría del hallazgo al organismo competente en la materia.

La documentación solicitada en esta Resolución (Resultados de la caracterización del material dragado, justificación de los usos productivos, descripción del método de control del vertido en alta mar y programa de vigilancia ambiental) deberá ser remitida por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes del inicio de las obras.

Madrid, 3 de julio de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO

Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la prolongación del actual dique de Puerto América en unos 149 metros, de forma que se cree una superficie de agua abrigada de unos 22.000 metros cuadrados. La cara exterior de dicha prolongación permitirá el atraque de buques de tamaño medio.

La tipología constructiva es a base de cajones de hormigón cimentados sobre banqueta de escollera, siendo la coronación de ésta a la cota -10,00 metros para permitir el atraque de los buques mencionados antes. La construcción se completa con una superestructura de hormigón ligeramente armado sobre la que se instalan bolidos cada 30 metros y las conducciones de agua potable y servicios. Se utilizarán seis cajones de hormigón de 24,60 metros de largo por 8,60 metros de ancho y una altura de 13,70 metros. En el morro del dique se colocará, en ángulo recto, un séptimo cajón con las mismas dimensiones que los anteriores pero con la mitad de la longitud.

El estudio geotécnico muestra que los fondos a ocupar por la nueva estructura se caracterizan por la presencia de capas blandas que lentamente van aumentando la capacidad resistente hasta alcanzar valores razonables de compacidad a la cota -21,00 metros. En estas circunstancias, se han planteado diversas soluciones constructivas, tanto en lo que se refiere a la tipología del dique como a la de cimentación.

Entre las soluciones del dique barajadas (pantallas de tablestacas, bloques parcialmente reflejantes y cajones de hormigón) se ha elegido los cajones de hormigón dado el mayor coste de las otras dos, y a que los bloques parcialmente reflejantes no suponen una mejora substancial en cuanto a la agitación debido a que este tramo del dique no está tan expuesto al oleaje como el actualmente existente.

En el caso de los bloques y de los cajones, las alternativas de cimentación consisten, bien en un dragado general a la cota -21,00 metros, o bien en un dragado general a la cota -16,00 metros y mejora del terreno con columnas de grava hasta la cota -21,00 metros. Esta segunda solución se desestimó por ser más complicada, dado lo singular del terreno, y por necesitar un mayor plazo de ejecución.

La metodología constructiva pasa por dragar la zanja de cimentación a la cota -21,00 metros, el vertido de la escollera hasta la cota -10,00 metros, el enrase con grava de la superficie de la escollera, la colocación de los siete cajones de hormigón y la construcción de la superestructura.

Los volúmenes y mediciones aproximadas del proyecto señaladas en la memoria resumen son las siguientes:

Volumen de dragado: 85.500 metros cúbicos.

Volumen de escollera: 35.300 metros cúbicos.

Superficie de enrase: 2.325 metros cuadrados.

El plazo de ejecución es de siete meses aproximadamente.

En cuanto a la caracterización ambiental de la obra, se indica que los materiales a dragar probablemente pertenezcan a la categoría I, ya que los análisis realizados en noviembre de 2001 conforme a las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles» sobre los sedimentos situados en la parte más interna de la dársena donde se ubica el proyecto, se clasificaron de esa categoría. Por consiguiente, se podrían verter en la zona marina habitualmente utilizada, cuyas coordenadas y superficie se detallan.

Por otro lado, ni la dinámica litoral ni entorno costero se encuentran afectados por la obra, debido a que ésta se realiza en el interior de la dársena de Cádiz.

Por último, señala que en los fondos a dragar no existe fauna y flora apreciable, por cuanto dichos fondos se dragan periódicamente para mantener los calados.

Consultas realizadas.

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

La Dirección General de Costas considera que las obras propuestas no tendrán impactos sobre las playas del entorno. En cuanto al vertido de los materiales de dragado, considera que los materiales útiles para alimentación de playas deben utilizarse para este fin y que para el vertido en mar abierto deberá realizarse un estudio del impacto sobre el medio ambiente en la zona de vertido. En cualquier caso, considera necesaria la caracterización química y granulométrica de dichos materiales.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía remite un informe elaborado por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz en el que indica, en primer lugar, que el proyecto no se encuentra incluido en ninguno de los anejos de la legislación autonómica. En caso de que el órgano ambiental decida someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, considera que deberían contemplarse los siguientes aspectos: caracterización ambiental de la zona; el vertido del material dragado y el de escollera deberían realizarse de forma que se minimizara la turbidez y la tasa de sedimentación; seguimiento continuo de los impactos sobre la flora y fauna marinas tras las actuaciones y conservación posibles restos arqueológicos.

La Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía no tiene ningún inconveniente al respecto, aunque señala que se preste una especial vigilancia a que el vertido del material de dragado se efectúe dentro de la zona propuesta.

El Instituto Español de Oceanografía comunica que las actuaciones contempladas en el proyecto no afectarán a la actividad pesquera, dada la lejanía de los caladeros más próximos. La zona de vertido propuesta para los materiales de dragado no presenta un alto valor comercial dado que la pesca de arrastre está prohibida en estos fondos y la pesca artesanal se realiza en fondos más someros, estando este último aspecto contrastado mediante consultas anteriores con el sector pesquero.

El Ayuntamiento de Cádiz, en lo que se refiere a la problemática ambiental, indica que no se aprecia, en principio, otra que la relacionada con la dinámica litoral y el dragado de los fondos marinos.

La Cofradía de Pescadores de Cádiz manifiesta que no tiene objeción alguna al proyecto, siempre y cuando se cumpla con la normativa aplicable. No obstante, se reserva el derecho de pedir daños y perjuicios si el vertido de los materiales dragados al mar se realiza en zona distinta de la indicada en la memoria resumen.