

### III. Otras disposiciones

#### MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

**14513** *RESOLUCIÓN de 15 de julio de 2008, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publica la aprobación por el órgano de control de Reino Unido de la cesión de cartera de la entidad Moorgate Insurance Company Limited a la entidad The Ocean Marine Insurance Company Limited.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 79.3 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, y en el artículo 129.3 del Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por Real Decreto 2486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley, se pone en conocimiento del público en general y de los asegurados en particular que el órgano de control de Reino Unido ha comunicado la aprobación con fecha 6 de junio de 2008 y con fecha de efectos 10 de junio de 2008 de la cesión de cartera de la entidad Moorgate Insurance Company Limited a la entidad The Ocean Marine Insurance Company Limited.

Se advierte que los contratos de seguro que asuman compromisos localizados en España, podrán ser rescindidos por los tomadores en el plazo de un mes desde la presente publicación teniendo derecho los tomadores al reembolso de la parte de prima no consumida.

Madrid, 15 de julio de 2008.—El Director General de Seguros y Fondos de Pensiones, Ricardo Lozano Aragüés.

**14514** *RESOLUCIÓN de 18 de agosto de 2008, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publica la aprobación por el órgano de control de Alemania de la cesión de cartera de la entidad Hdi-Gerling Industrie Versicherung AG Sucursal en España a la entidad Hdi Hannover International (España), S. A. Seguros y Reaseguros.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 79.3 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, y en el artículo 129.3 del Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por Real Decreto 2486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley, se pone en conocimiento del público en general y de los asegurados en particular que el órgano de control de Alemania ha comunicado la aprobación con fecha de efectos 30 de junio de 2008 de la cesión de cartera de la entidad Hdi-Gerling Industrie Versicherung AG, Sucursal en España a la entidad Hdi Hannover International (España), S. A. Seguros y Reaseguros.

Se advierte que los contratos de seguro que asuman compromisos localizados en España, podrán ser rescindidos por los tomadores en el plazo de un mes desde la presente publicación teniendo derecho los tomadores al reembolso de la parte de prima no consumida.

Madrid, 18 de agosto de 2008.—El Director General de Seguros y Fondos de Pensiones, Ricardo Lozano Aragüés.

#### MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**14515** *RESOLUCIÓN de 17 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Explanada y muelles comerciales al abrigo del muelle de Botafoch en el puerto de Eivissa».*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9.k del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 29 de noviembre de 2005 y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Alternativas. Descripción sintética.*—El promotor del proyecto es la Autoridad Portuaria de Baleares y el órgano sustantivo es Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.

Esta actuación forma parte del proyecto general «Instalaciones portuarias con nuevo abrigo en el Puerto de Ibiza», que incluía tres actuaciones, dos de ellas ya ejecutadas: dique de Botafoch, que da abrigo al proyecto ahora evaluado y nuevo acceso al puerto. Dicho proyecto general fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y su Declaración publicada en el BOE de 29 de septiembre de 1994.

El Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Eivissa, aprobado en el año 2006 por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y ratificado por Puertos del Estado, hace un análisis de la situación actual del Puerto de Eivissa y un estudio de alternativas para solucionar su problemática.

Esta problemática viene definida básicamente por la conjunción de varios elementos, destacando entre los más importantes, aparte de las propias deficiencias técnicas de operatividad del puerto, la evolución creciente de la actividad portuaria fruto de la demanda turística y del crecimiento del consumo de la población residente y la imposibilidad de operar en condiciones adecuadas de seguridad por falta de superficie y por proximidad del entorno urbano, cuyos accesos se superponen con los propios del puerto. Estos condicionantes, teniendo en cuenta que algunas de las mercancías pueden llegar a suponer un riesgo para la población próxima, como son los tráficados de combustibles, justifican la ejecución del proyecto.

De este análisis se concluyó en la necesidad del traslado de los tráficados mixtos de carga y pasaje, que en la actualidad operan en los Muelles Sur, a una nueva explanada aneja al vial de acceso al Dique de Botafoch.

Por tanto, el objeto de la actuación es ampliar las infraestructuras del puerto de Eivissa de forma que se ofrezca un servicio eficaz y seguro que responda a la evolución ascendente que se está produciendo de los tres tipos de tráfico que conforman el grueso de la actividad del puerto: transporte de personas y mercancías, suministro para abastecimiento y consumo de la población de la isla y cruceros turísticos.

Una vez elegido el emplazamiento, se analiza la configuración en planta de los distintos elementos, teniendo en cuenta las condiciones de maniobrabilidad de los buques, concluyendo que la configuración en planta óptima es la de dos muelles transversales perpendiculares a un muelle longitudinal.

Una vez definidas en el Plan Director la ubicación de las obras, las alternativas que se pueden plantear al proyecto se basan en las distintas tipologías posibles para los muelles longitudinales y los transversales.

Respecto a las posibles tipologías estructurales para la construcción de muelles se ha considerado:

Alternativa 1: Muelles de cajones.

Alternativa 2: Muelles de pilotes.

Alternativa 3: Solución mixta, con muelles longitudinales de cajones y muelles transversales de pilotes.

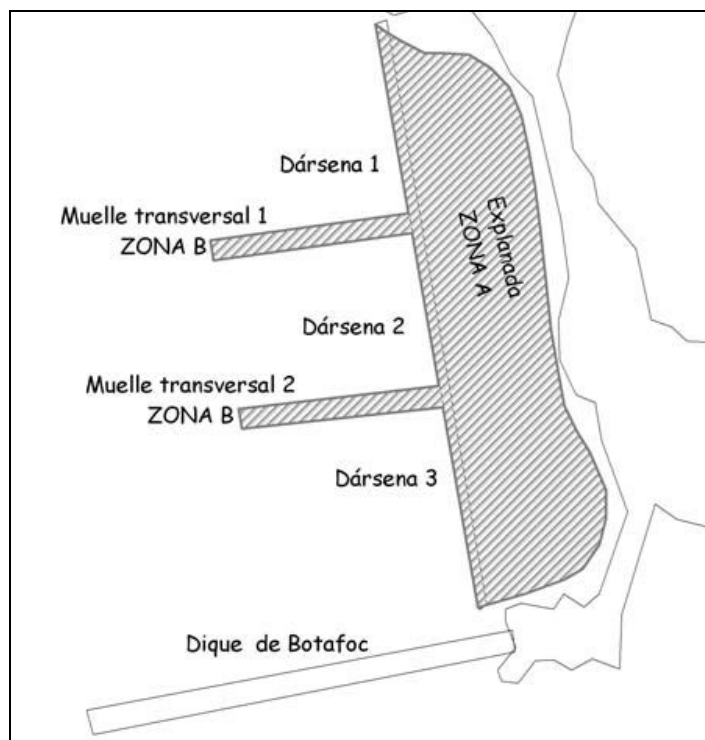
Se elige la alternativa 3 por suponer menor volumen de dragado, menores cantidades de materiales y permite una mejor renovación del agua del puerto.

La alternativa finalmente seleccionada, desarrollada al abrigo del dique de Botafoc, consiste en:

Zona A: Muelle y explanada de terrenos de superficie próxima a 6,9 hectáreas, a lo largo de la costa que se extiende desde la Marina de Botafoc al dique de Botafoc.

Zona B: De la explanada correspondiente a la zona A arrancan dos muelles transversales de pilotes de 200 metros de longitud y 30 metros de anchura orientados, al igual que el dique de Botafoc, en la dirección S80°W y separados entre sí 140 metros y con una superficie de 12.000 m<sup>2</sup> entre los dos.

Dársenas: Los muelles transversales dan lugar a la creación de tres dársenas intercomunicadas con calado siempre superior a 10 metros, por lo que para la situada más al norte será necesario el dragado para alcanzar dicho calado.



Las obras contemplan un dragado de 660.000 m<sup>3</sup> de fangos y el vertido de estos en el mar, en el punto de coordenadas: 38°49'N, 1°41'E, que presenta una profundidad superior a los 200 m.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*— El ámbito principal del proyecto se circunscribe a la zona de abrigo del dique de Botafoc, en concreto a la zona de ribera adosada a la costa de Illa Plana e Illa Grossa, formada por diques artificiales que las unen entre sí.

Su emplazamiento geográfico coincide con el propio casco urbano de Eivissa, que lo bordea por su límite Suroccidental.

Las comunidades marinas de la bahía se caracterizan por tener dos comunidades fitobentónicas bien diferenciadas y que ocupan el 95% del total de cobertura vegetal existente: «Posidonia oceanica», en estado de regresión y «Caulerpa prolifera» que se presenta intercalada entre arenas y algunas matas en mal estado de «P. oceánica».

Según los estudios incluidos en el estudio de impacto ambiental, el estado de conservación de la pradera de «P. oceánica» en el entorno de Botafoc es bueno en las zonas situadas más al sur, fuera del entorno del puerto, empeorando sensiblemente hacia el norte, a medida que nos aproximamos a la bocana del puerto actual, debido a la turbidez y sedimentación provocados por las obras ya ejecutadas.

La vegetación terrestre se caracteriza por las típicas comunidades endémicas costeras de la isla, destacando en la zona la Illa Grossa por su interés botánico.

Las distintas poblaciones animales se centran principalmente en una amplia diversidad de mamíferos de pequeña talla mayormente, los roedores, así como los reptiles de entre los cuales destaca la lagartija pitiusa por sus elevados índices poblacionales.

La fauna más representativa es la avifauna litoral y marina, destacando los cormoranes y charranes.

Próximo al puerto, bordeado por la Avenida del 8 de Agosto y rodeada de un entorno antropizado, se encuentra el espacio protegido Ses Feixes, zona húmeda caracterizada por una gran variedad de flora y fauna.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial.—Con fecha 2 de diciembre de 2004 se recibe la documentación ambiental para analizar la necesidad de sometimiento a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental del «Proyecto de explanada y muelles comerciales al abrigo del dique de Botafoc en el Puerto de Eivissa».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—Con fecha 13 de enero de 2005 se inicia el periodo de consultas, solicitándose opinión a los siguientes organismos:

Organismos consultados	Contestaciones
Dirección General para la Biodiversidad.	—
Dirección General de Costas, Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad.	X
Direcció General de Biodiversitat de la Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears.	—
Comissió Balear de Medi Ambient, Conselleria de Medi Ambient, Govern de les Illes Balears.	X
Direcció General de Qualitat Ambiental i Litoral, Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears.	X
Direcció General D'Ordenació i Planificació Turística de la Conselleria de Turisme de Govern de les Illes Balears.	—
Ajuntament d'Eivissa.	X
Ecologistas en Acción.	—
Amics de la Terra de Eivissa.	X

Las principales cuestiones ambientales planteadas en las contestaciones a consultas realizadas son:

Necesidad de profundizar en las alternativas del proyecto.

Necesidad de presentación del estado bionómico del bentos marino.

Caracterización del material a dragar y destino del mismo.

Estudio de la potencial afección del proyecto sobre la calidad de las aguas y la biodiversidad del medio físico.

Tras la fase de consultas y el análisis del documento ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental toma la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación, comunicándose al promotor, con fecha 29 de noviembre de 2005, junto con el contenido y la amplitud de detalle que debe darle al estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado.—El anuncio de información pública del estudio de impacto ambiental se publica en el Boletín Oficial del Estado n.º 261, de fecha 31 de octubre de 2007 y en el Boletín Oficial de las Islas Baleares n.º 163, de 1 de noviembre de 2007, y en los diarios «Última hora de Ibiza», de fecha 7 de noviembre de 2007, «El Mundo de Ibiza y Formentera» de fecha 5 de noviembre de 2007 y «Diario de Ibiza» de 6 de noviembre de 2007.

Durante el plazo de información pública se presentaron alegaciones por parte de GEN/GOB-Eivissa, Asociación de Instalaciones Náutico Deportivas de Baleares (ANADE), Federación Empresarial y Profesional de Ibiza y Formentera (PRODECO) y Federación de Asociaciones de Vecinos del Puerto de Ibiza y su entorno.

En aplicación del artículo 3 del RDL 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 9/2006, de 28 de

abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, el órgano sustantivo, simultáneamente a la información pública, consultó a las Administraciones públicas afectadas. En respuesta a esa solicitud, se remitieron informes por parte los siguientes organismos: Amics de la Terra Eivissa, Consell Insular de Eivissa, Dirección General de Calidad Ambiental y Litoral de la Consellería de Medio Ambiente y Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consellería de Medio Ambiente.

Las principales cuestiones ambientales tratadas en las alegaciones son:

**Alternativas:** Según ANADE, PRODECO, así como la Federación de Asociaciones de Vecinos del Puerto de Ibiza consideran que alternativa seleccionada es la más ventajosa, permitiendo que el tráfico portuario se realice en condiciones de seguridad y muestran su apoyo a la misma.

**Dimensiones de las obras:** El Consell de Eivissa indica que el estudio de impacto ambiental no justifica que los espacios creados al abrigo del dique se hayan reducido al mínimo imprescindible, ni que las explanadas previstas no se destinen a implantar zonas permanentes de almacenamiento. También hace referencia a la contradicción existente entre las medidas establecidas en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto y las medidas establecidas ahora.

**Procedencia del material de relleno:** El Consell Insular de Eivissa estima que no se ha evaluado el impacto relativo a la extracción en canteras de material necesario para la construcción de explanada prevista.

**Materiales dragados:** El Consell Insular de Eivissa señala que el estudio de impacto no tiene en cuenta el impacto debido a la colmatación del sustrato marino en el punto de vertido de los dragados, el cual modificará el sustrato original. Este organismo considera que se debe tratar de minimizar al máximo la cantidad total de material a verter, ampliando su posible reutilización para otros usos.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Litoral no presenta inconveniente en realizar el vertido en la zona escogida, sin embargo considera necesario estimar el volumen a verter al mar y evaluar la capacidad de carga de la zona receptora.

En cuanto a las características de los materiales a dragar, la Comisión Balear de Medio Ambiente indica la necesidad de analizar los focos puntuales en los que pueda detectarse contaminación por mercurio y, si es el caso, establecer medidas correctoras.

**Bionomía bentónica:** El Consell Insular de Eivissa, el Ayuntamiento de Eivissa y la asociación ecologista Gen Gob se refieren a las afecciones sobre las praderas de «P. oceánica». La asociación ecologista Gen/Gob-Eivissa no considera válidas las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental pues las experiencias de replantación de esta especie en otros casos no ha dado resultado.

La Dirección General de Calidad Ambiental, la Comisión Balear de Medio Ambiente, el Consell Insular de Eivissa y la asociación ecologista Gen/Gob muestran su preocupación por la posibilidad de extensión con el dragado y posterior vertido, de la «Caulerpa racemosa», especie invasora que, según indican, ya se extendió con las anteriores obras realizadas en el puerto.

**Socioeconomía. Efectos sobre la población:** Amics de la Terra-Eivissa hace referencia a los efectos del incremento del tráfico en la Avenida 8 de agosto.

b) Modificaciones e información complementaria introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración.—El promotor contesta a las alegaciones planteadas, haciendo referencia a cómo se les ha dado tratamiento en el estudio de impacto ambiental a las cuestiones señaladas por los distintos organismos.

Complementariamente, el promotor presenta el documento «Definición y justificación de las dimensiones y superficies mínimas necesarias para las operaciones portuarias en la explanada y nuevos muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc en el Puerto de Eivissa» en el que se actualiza y justifican las dimensiones y superficies de los pantalanes y explanada.

En este documento se aclara y justifica que la configuración prevista precisa una superficie total de 85.000 m<sup>2</sup>, habiéndose reducido al mínimo imprescindible la ocupación espacios al abrigo del dique de Botafoc, donde además no podrán instalarse superestructuras fijas de descarga ni implantarse zonas permanentes de almacenamiento, de acuerdo con lo establecido en el Plan Territorial Insular. No está prevista ninguna zona destinada al almacenamiento permanente de carga ni ninguna que permita la realización de actividades logísticas complementarias para preparación y distribución de las mercancías que recibe el Puerto.

Adicionalmente el promotor aporta la siguiente documentación:

Informe de caracterización del material a dragar, definiendo su clasificación, aptitudes y condiciones de vertido.

Informe sobre la situación y el tratamiento de «Caulerpa racemosa» en las zonas de dragado.

Informe sobre las canteras existentes en la isla y sus posibilidades para cubrir las necesidades de abastecimiento del material de relleno necesario para las obras.

Fase previa a la declaración de impacto: Con fecha 29 de mayo de 2008 se recibe escrito del promotor donde se hacen aclaraciones sobre las medidas que se tomarán al respecto de la especie *Caulerpa racemosa*.

#### 4. Integración de la evaluación.

Potenciales impactos de la alternativa elegida: Se destaca a continuación los principales impactos derivados de la realización de la alternativa elegida, así como las medidas más importantes propuestas en el estudio de impacto ambiental y en la información recibida con posterioridad:

**Morfología costera. Procedencia del material de relleno:** Para la construcción de la explanada se realizará un relleno de material general, sin materia orgánica, hasta la cota +0 m, realizándose selección y compactación del material por encima del nivel del mar, hasta la cota 2,50 m aproximadamente.

Con el material todo-uno, material sin clasificar y que tiene condiciones granulométricas intermedias entre las necesarias para ser considerado material para pedraplén y material para terraplén, aportado por las canteras que se relacionan a continuación, el material aprovechable de las operaciones de dragado proyectadas, teniendo en cuenta que los estudios previos han puesto de manifiesto la escasa capacidad portante de los sedimentos y el alto contenido en finos que podría dar lugar a grandes asientos diferenciales y el material procedente de demolición, vaciado y de movimiento de tierras, se considera más que superada la cantidad de material de relleno necesario para la ejecución de la obra.

Las canteras de Ibiza previstas para su utilización son: Can Xumeu, Can Escandell y Can Orvay, situada la más lejana (Can Orvay) a unos 10 km del Puerto. Justifica su capacidad para abastecer las demandas del proyecto e incluso propone los trayectos a recorrer por los vehículos de carga desde su origen hasta el puerto, evitando su paso por el casco urbano y, por ello, minimizando los impactos y molestias.

El estudio de impacto ambiental indica que se ejecutarán unas cortinas antiturbidez cerrando toda la zona de obra para minimizar la dispersión de las partículas y el polvo generados por el vertido del material de relleno y que, ante niveles críticos de turbidez, se suspenderán temporalmente las actividades, dependiendo del hidrodinamismo, época del año y duración prevista de la actuación.

**Gestión del material dragado:** Las obras previstas contemplan la realización de dragados de fangos y el vertido de estos en un punto autorizado.

En el interior de las dársenas el calado tendrá que ser de 10 metros, para lo cual se realizará un dragado hasta la línea batimétrica -10.

De acuerdo a las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles (CEDEX, 1994)», el promotor, con fecha de 11 de junio de 2008, remite un informe sobre el material a dragar, en base a una caracterización realizada en abril de este mismo año, concluyendo que el material a dragar se clasifica como de Categoría I, cuyos efectos químicos o bioquímicos sobre la flora y la fauna marina son nulos o prácticamente insignificantes, pudiendo verterse libremente en el mar. En cualquier caso el vertido tendrá que contar con la autorización pertinente y someterse al condicionado que se pueda reflejar en ella.

En cuanto a la zona de vertido seleccionada, con una profundidad superior a los 200 metros, el promotor demuestra la idoneidad de la misma, en base a los estudios bionómicos realizados y a los modelos de dispersión empleados para valorar la evolución del sedimento en suspensión, que aseguran la inocuidad de la actuación sobre el entorno y especialmente sobre la Reserva Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera.

La recomendación final es que el vertido se realice en la zona del punto de coordenadas 38°49'N y 1°41' E, que cumple los siguientes requerimientos:

El vertido no afecta a zonas de interés, ni por sedimentación de material ni por la evolución del material en suspensión.

El vertido se realiza fuera de la zona pesquera.

El impacto bionómico es irrelevante.

Se encuentra dentro de las 12 millas.

**Bionomía Bentónica:** El estudio de impacto ambiental presenta un estudio de la bionomía bentónica de la zona, el cual concluye que las praderas situadas al este de la bahía experimentan un progresivo deterioro a causa de los factores ambientales modificados por las obras ya ejecutadas, mientras que las praderas situadas al oeste no presentan los problemas de sedimentación y turbidez detectados al este, y se encuentran en buen estado de conservación. La incidencia de las obras, según el EsIA, afectará principalmente a las praderas de la parte este.

El promotor indica que se estudiará la posibilidad de establecer áreas de exclusión y se evaluará la posibilidad de trasplante de «P. oceánica» o bien la replantación de ésta a través de semillas germinadas en otras



zonas. También señala que se realizará un control de la evolución del bentos, especialmente las praderas de Posidonia.

Las dudas sobre la posibilidad de expansión de la «Caulerpa racemosa» por las actuaciones de dragado y vertido las resuelve el promotor emitiendo un informe adicional, en mayo de 2008, indicando que si se detectará la presencia de dicha alga marina antes o durante la ejecución de la obra, se tratará su eliminación con el mismo procedimiento utilizado en las obras del Dique de Botafoc, basado en la exposición de los ejemplares a una corriente de iones  $\text{Cu}^{++}$  usando electrodos, cuya eficacia en la erradicación del alga está demostrada.

En dicho escrito también se señala que, durante las operaciones de dragado y vertido, se seguirán las siguientes recomendaciones:

Dragar en primer lugar los materiales superficiales (20 cm), de forma que se asegure toda su extracción, depositándolos en cántaras sin que éstas nunca lleguen a rebosar. Estos materiales superficiales serán los que se viertan en primer lugar en el centro del lugar elegido, de forma que queden cubiertos con un volumen del material dragado de al menos 15 veces el volumen de los materiales superficiales.

El vertido se hará en un lugar de profundidad entre 150 y 200 metros para que la luz no alcance el fondo, debiendo hacerse este un día de calma de forma que se evite la dispersión por el viento de las esporas que puedan quedar en suspensión durante la caída.

Se extremarán las precauciones durante el transporte del material dragado al punto de vertido para evitar los vertidos accidentales a lo largo del recorrido.

**Población:** Durante la fase de construcción la accesibilidad a la zona portuaria a través de la Avenida 8 de Agosto, se verá negativamente afectada como consecuencia del aumento del tráfico de materiales destinados a la zona de obras.

Para minimizar este impacto, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas correctoras: medidas de carácter general para el control del correcto funcionamiento de los vehículos y minimización de su recorrido, ejecución de una pantalla vegetal en la Avenida 8 de agosto y realización de las actividades más impactantes fuera de los periodos de turismo.

**Patrimonio cultural:** Los impactos más significativos sobre el humedal de Ses Feixes serán los derivados del aumento de tráfico en la Avenida 8 de agosto, citado en el punto anterior, durante la fase de construcción. El estudio de impacto ambiental señala que esta es una zona ya muy antropizada y que soporta un tráfico considerable de vehículos. Para minimizar el impacto se creará, como se ha dicho anteriormente, una pantalla vegetal a lo largo de dicha Avenida.

El estudio de impacto ambiental indica que, previo al inicio de las obras, se realizará un estudio geofísico para detectar la posible existencia de piezas de valor arqueológico, disponiéndose durante el dragado de un arqueólogo en la draga para control de piezas que se pudieran localizar.

##### 5. Condiciones al proyecto.

Fase previa al inicio de las obras.

Se designará un técnico competente responsable de todas las actuaciones relacionadas con el dragado y el relleno, entre otras de la determinación de los materiales dragados susceptibles de reutilización y de la correcta gestión de los materiales de relleno necesarios.

Se establecerá, de acuerdo con el Ayuntamiento de Ibiza, un Plan de Accesos a la zona de obras que permita un tránsito adecuado por las instalaciones portuarias y adyacentes.

Antes del inicio de las obras se realizará una prospección de las zonas de dragado para detectar la presencia de «Caulerpa racemosa» y, en su caso, aplicar las medidas previstas para su eliminación y, con ello, evitar su dispersión. En cualquier caso, serán de aplicación las recomendaciones aportadas por el promotor en cuanto a las operaciones de dragado y vertido para evitar la dispersión de ésta y otras especies del mismo género.

Fase de construcción.

Se tratará de maximizar la reutilización del material dragado, reduciéndose en lo posible la cantidad del mismo que habrá de verse en la

zona escogida. Previo al vertido del material, se hará un estudio de la capacidad de carga de la zona receptora del mismo.

Se instalarán pantallas antiturbidez en el medio acuático con las características necesarias que garanticen la minimización de los impactos provocados por la turbidez en las operaciones de dragado y relleno.

Durante la fase de obras no se podrán emitir ruidos ni vibraciones que superen los niveles establecidos por la normativa, de acuerdo al artículo 3.2 de la Ley 1/2007 contra la contaminación acústica.

Fase de explotación.

Se establecerá una red de estaciones de seguimiento de la evolución de los parámetros descriptores de la calidad biológica de las praderas de «Posidonia oceanica» y del alga invasora *Caulerpa racemosa*, a partir de la cual se cree una base de datos sobre las praderas de fanerógamas marinas en la zona, incluyéndose la playa de Talamanca. A su vez, se establecerá un sistema de coordinación científica de la información obtenida que permita su interpretación y canalización hacia la gestión del medio marino, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental propone un Plan de Vigilancia Ambiental que ejecutará el seguimiento y control sobre los siguientes aspectos:

Niveles de ruido durante las obras.

Medidas de protección contra el polvo.

Control de calidad de aguas marinas.

Control de calidad de los sedimentos y material de dragado.

Control de la biosfera marina.

Detección, rescate e inventario de restos arqueológicos marinos.

Medidas de integración paisajística.

Todos estos parámetros se controlarán mediante una red de vigilancia ambiental distribuida por el ámbito de influencia de las obras, constituida por:

Estaciones de seguimiento de los niveles de ruido.

Estaciones atmosféricas con captación de partículas en suspensión y sedimentables.

Puntos de muestreo de aguas que se intensificarán durante las operaciones de dragado.

Zonas de muestreo del material dragado.

Filmaciones submarinas en transectos de control bionómico.

Proyecto de integración paisajística y ambiental de la infraestructura.

Aunque aparentemente no va a ser una zona potencialmente afectada por las obras, debido a su fragilidad y a la singularidad en su formación, con la presencia de hábitat con «Posidonia oceanica» en arrecife de barrera únicos en la isla, la playa de Talamanca y su medio marino asociado formarán parte, en un capítulo especial, del seguimiento de la incidencia ambiental del proyecto y, especialmente, en cuanto a la calidad de las aguas.

**Conclusión:** En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 16 de junio de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Explanada y muelles comerciales al abrigo del muelle de Botafoc en el puerto de Eivissa», concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Puertos del Estado para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 17 de junio de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

**PROYECTO EXPLANADA Y MUELLES COMERCIALES AL ABRIGO DEL  
MUELLE DE BOTAFOC EN EL PUERTO DE EMISSA**

