7.- Se da cumplimiento a las dotaciones de aparcamiento contando con 4 plazas, una por vivienda. A su vez se cumple estrictamente la normativa relacionada con el acceso. Al no segregarse se trata de una única parcela residual con un único acceso contando con una sección de vial de 4m.

8.- Cumple con los condicionantes compositivos, intentando adaptar la tipología y composición de fachada a las vistas y viviendas tradicionales del lugar. Fachada en colores tierra, o terrosos y aplacado de piedra, uso de teja de hormigón en colores pardos o rojizos

2.5 Conclusión.
1.- Con el presente Estudio de Detalle se reordena la parcela urbana en Queveda, pretendiendo dar una ordenación mas racional a la parcela descrita anteriormente demostrando la viabilidad de la propuesta y justificando el mismo aprovechamiento lucrativo para la Propiedad.

IV. Relación de documentos que contiene.

- Memoria
- Planos
Plano número 1: Plano de situación.
Plano número 2: Plano de parcela, situación de viviendas.
Plano número 3: Plano de planta semisótano. Mobiliario y cotas.
Plano número 4: Plano de planta baja. Mobiliario y cotas.

El Estudio de Detalle entrará en vigor el día siguiente de su potestativa. Contra el acuerdo de aprobación definitivo en vía administrativa, los interesados podrán interponer, en el plazo de dos meses recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria y potestativamente recurso de reposición, en el plazo de un mes ante el órgano que dictó el acto.
Santillana del Mar, 2 de noviembre de 2005.–El alcalde, Isidoro Rábago León.
05/14331

AYUNTAMIENTO DE SANTOÑA

Información pública de la aprobación inicial de modificación del Plan General de Ordenación Urbana en la Unidad de Actuación AA-01.

El Pleno del Ayuntamiento de Santoña en Sesión Ordinaria de fecha 22 de julio de 2005 adoptó entre otros el siguiente acuerdo:
- Aprobación inicial de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Santoña relativa a la afectación de una parcela en la Unidad de Actuación AA-01 al uso de tanatorio.
El citado acuerdo de aprobación inicial se somete al trámite de información pública durante el plazo de un mes, plazo durante el cual los interesados podrán presentar las alegaciones que estimen pertinentes.
Santoña, 15 de noviembre de 2005.–La alcaldesa, Puerto Gallego Arriola.
05/14886

7.2 MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Resolución de 27 de septiembre de 2005 por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto: Frente Marítimo Terrestre del Puerto y Ordenación de la Dársena de Castro Urdiales.

Proyecto: Frente Marítimo Terrestre del Puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la Dársena.
Promotor: Consejería de Obras Públicas y Vivienda.
Localización: Castro Urdiales, T.M. de Castro Urdiales.
El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; así como la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, 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.
Con fecha de mayo de 2004 fue redactado el «Anteproyecto de frente marítimo terrestre del puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la dársena» (un resumen del cual se incluye en el Anexo I de este documento), junto con el preceptivo Estudio de Viabilidad de la construcción y explotación de las obras citadas, y en junio de 2004, el Informe de Impacto Ambiental de dicho anteproyecto.
Estos tres documentos fueron sometidos al trámite de Información Pública, durante el plazo de un mes, por la Secretaría General de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, mediante sendos anuncios publicados en el Boletín Oficial de Cantabria número 123 de fecha de 24 de junio de 2004, refiriéndose el primero de ellos al Anteproyecto de las obras y su Informe de Impacto Ambiental y el segundo al Estudio de Viabilidad de la Construcción y Explotación de las Obras.
Asimismo, y mediante sendos anuncios publicados en el BOC número 143 de fecha de 22 de julio de 2004, se publicó la prórroga del período de información pública de los anteriores documentos, análogamente por un nuevo plazo de un mes.
En este período se formularon 183 alegaciones, y como consecuencia del análisis de algunas de las alegaciones y observaciones recibidas, en aras a una mayor garantía de protección ambiental y seguridad jurídica, en diciembre de 2004 fueron elaborados dos nuevos documentos: una addenda al Estudio de Viabilidad de la Construcción y Explotación de las obras y el Estudio de Impacto Ambiental del anteproyecto del frente marítimo terrestre del puerto de Castro Urdiales y ordenación de la dársena.
Esta documentación fue sometida a un segundo trámite de Información Pública, durante el plazo de un mes, mediante los preceptivos anuncios de la Secretaría General de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, insertados en el BOC número 250 de 29 de diciembre de 2004.
El primer anuncio correspondía al Anteproyecto y al Estudio de Impacto Ambiental, y el segundo al Estudio de Viabilidad al que se añadía la Addenda redactada en diciembre de 2004.
Posteriormente, mediante dos anuncios insertados en el BOC número 17 de 26 de enero de 2005, se publicó la prórroga del período de información pública de los anteriores documentos por el plazo de un mes.
A esta segunda información pública se presentaron 79 alegaciones.
Un análisis de las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública se recoge en el Anexo II de este documento.
Con fecha de 4 de mayo de 2004, y número de Registro E/5103/2004, conforme a lo indicado en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se registra en la Consejería de Medio Ambiente escrito de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, promotor del proyecto, mediante el que se adjunta la Memoria-Resumen del proyecto básico «Frente marítimo terrestre del puerto de

Castro Urdiales y ordenación de la dársena», por lo que de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió al Acuerdo de Inicio del procedimiento ambiental con fecha de 25 de mayo de 2004.

Con fecha de 31 de marzo de 2005 y número de Registro E/5272/2005 tiene entrada el Estudio de Impacto Ambiental del anteproyecto de referencia, elaborado por el promotor de la actuación, un resumen del cual se recoge en el Anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 2 d el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental, y por el artículo 5 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, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental aprobatoria con condiciones sobre el anteproyecto de «Frente marítimo terrestre del puerto de Castro Urdiales y ordenación de la dársena».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 4, denominada «Variante del proyecto de la Consejería de Obras Públicas del año 2000», tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación del mismo, se deberán observar las recomendaciones y las medidas de protección y mejora ambiental contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Protección de la calidad de las aguas

1.1. En el caso de que se empleen materiales artificiales en la formación de nuevas escolleras, se deberá garantizar su naturaleza inerte, no debiendo utilizarse en ningún caso materiales de cuya naturaleza pueda derivarse carácter contaminante, tóxico o reactivo para el medio ambiente.

1.2. Las aguas residuales asimilables a urbanas generadas tanto durante la fase de construcción como de funcionamiento, en especial las procedentes de las distintas instalaciones asociadas al puerto, deberán ser incorporadas al colector correspondiente del Plan de Saneamiento de Castro Urdiales.

1.3. La Autoridad Portuaria deberá disponer de los medios necesarios para la limpieza de las aguas del puerto, contando con equipos de recogida de sólidos, hidrocarburos, aplicación de dispersantes y todos aquellos que se consideren precisos para solventar distintas situaciones de emergencia, en especial vertidos contaminantes.

1.4. Todas las explanadas o muelles generados por el desarrollo del proyecto dispondrán de una red de drenaje de aguas pluviales y una canaleta perimetral o colector por el lado del mar que recoja dichas aguas. Antes de su vertido al mar, se instalará, como mínimo, un tanque de sedimentación y separación de grasas que deberá ser diseñado teniendo en cuenta, además del caudal previsto, el tipo de materiales o instalaciones que se ubiquen en la explanada o muelle.

1.5. De forma complementaria, se dotará al puerto de las instalaciones y obras de infraestructura necesarias para la gestión del mismo de acuerdo a la metodología diseñada en el proyecto de Puertos Limpios (Interreg III-b SUDOE).

1.6. El agua bombeada desde el aparcamiento del parque Amestoy deberá ser filtrada de forma previa a su vertido, con la finalidad de retener los materiales en suspensión que pueda contener.

2. Gestión de los materiales de dragado y excavación.

2.1. El material procedente del dragado de la zona afectada por el desarrollo del proyecto deberá ser reutilizado preferentemente como material de relleno en las distintas acciones del proyecto que así lo precisen. Su empleo queda condicionado al cumplimiento de las recomendaciones del CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas) para los materiales a dragar en puertos, no debiendo estar contaminados, resultar ecotóxicos, corrosivos o reactivos. En el caso de que los materiales dragados no puedan ser empleados como relleno en las distintas actuaciones del proyecto, deberán ser gestionados según la legislación vigente en la materia.

2.2. Los materiales procedentes del vaciado del aparcamiento subterráneo serán preferentemente utilizados para la construcción de las obras de abrigo y la reordenación de la dársena. En caso contrario, recibirán el mismo tratamiento que el indicado en el punto anterior.

3. Estabilidad de la playa de Brazomar.

Con objeto de comprobar las predicciones realizadas en el Estudio de Impacto Ambiental, antes del inicio de las obras se realizará una nueva batimetría de la playa de Brazomar. Esta batimetría servirá de situación de referencia para el seguimiento previsto en el presente condicionado ambiental y en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA).

Si del mencionado seguimiento se detectara una variación batimétrica significativa achacable a las obras de construcción del nuevo puerto, se deberán efectuar las actuaciones que determine la autoridad competente para garantizar el mantenimiento de la situación de referencia de la playa de Brazomar.

4. Calidad del aire.

4.1. Durante la fase de construcción, se procederá a regar de forma periódica las vías de acceso a la zona de obras, y a retirar los posibles restos de barro y cualquier otro material que haya quedado depositado en estas vías, con el objetivo de minimizar la pérdida de calidad del aire por incremento de sólidos en suspensión. La periodicidad de estos riegos se establecerá en función de las condiciones climáticas, incrementándose en las épocas de bajas precipitaciones.

4.2. Los camiones que transporten materiales pulverulentos secos deberán ir cubiertos con toldos durante todos los desplazamientos que realicen.

5. Medidas para la minimización de la contaminación sonora.

5.1. Se evitará en lo posible el empleo de explosivos en las labores de dragado, utilizando medios mecánicos por gravedad o similares para estas labores.

5.2. Se deberán mantener en adecuadas condiciones de funcionamiento toda la maquinaria de obra empleada en el proyecto, especialmente los sistemas de escape de camiones y maquinaria.

6. Medidas para la protección de las comunidades bentónicas y planctónicas

Con la finalidad de minimizar la afección a las comunidades bentónicas y planctónicas localizadas en el entorno del proyecto, se dispondrán barreras de contención en la bocana del puerto y los vaciados necesarios para la construcción del aparcamiento subterráneo se realizarán de forma posterior a la finalización del muro de contención, de forma que las posibles afecciones al medio bentónico y planctónico durante la fase de obras (vertidos accidentales, sólidos en suspensión, etc) queden limitadas al interior del recinto portuario.

7. Protección del paisaje

7.1. Durante la fase de obras, se deberá mantener limpio de cualquier tipo de residuos el área portuaria en obras y su entorno, incluyendo las vías de acceso a la

zona de obras que pudieran verse afectadas por el tránsito de vehículos y maquinaria de obra.

7.2. Una vez finalizada la fase de obra, se deberá proceder a la retirada de cualquier residuo procedente de las obras que pudiera permanecer en la zona, así como a la restauración de aquellos elementos que hayan podido verse afectados indirectamente por la obra.

7.3. Se evitará en lo posible el empleo de superficies altamente reflectantes como material de recubrimiento exterior en las distintas instalaciones y edificaciones asociadas al proyecto.

8. Contaminación lumínica

8.1. Con el objetivo de reducir la contaminación lumínica, se emplearán preferentemente luminarias de baja intensidad y haz concentrado, evitando el empleo de luminarias tipo globo, por lo que las lámparas de las farolas deberán disponer de una lámina protectora que concentre la intensidad lumínica en las inmediaciones de cada punto de emisión, reduciendo al mínimo la iluminación cenital. Este condicionado no es de aplicación a sistemas de iluminación, posicionamiento, etc, relacionados con la legislación y seguridad marítima.

8.2. Se reducirá la intensidad de iluminación del alumbrado en el horario nocturno siempre que sea posible.

8.3. Se recomienda diseñar las distintas instalaciones y edificios de forma que se consiga el máximo aprovechamiento de la luz natural.

9. Accesos al nuevo puerto durante la fase de obras.

9.1. El promotor del proyecto deberá presentar, antes del inicio de las obras, un estudio del transporte de materiales y de tráfico, que deberá ser aprobado previamente por la Dirección General de Medio Ambiente, Autoridad Portuaria, Ayuntamiento de Castro Urdiales, así como todas aquellas Administraciones y Organismos con competencia en el asunto, con justificación de la solución adoptada.

9.2. Este estudio deberá incluir, entre otros aspectos, las rutas de acceso, los horarios de tránsito y un estudio específico sobre la generación de polvo sobre los núcleos residenciales y otras zonas sensibles.

10. Gestión de residuos

10.1. Entre las instalaciones previstas en el nuevo puerto, se deberá incluir una nave o sala a depresión destinada a pintado a presión con pistola y lijado de los barcos. Estas instalaciones podrán ser independientes o estar localizadas en el interior de otra nave.

10.2. Se diseñarán uno o varios puntos limpios con los correspondientes contenedores de acuerdo a la metodología del proyecto Puertos Limpios (Interreg III-B SUDOE).

10.3. Asimismo, y también en aplicación de la citada metodología, se deberá diseñar una instalación de tratamiento y almacenamiento específico de los distintos residuos procedentes de la actividad portuaria, y en concreto de los siguientes:

• Punto de aspiración y tratamiento por separación densimétrica de hidrocarburos de las aguas de sentina, con entrega de las mismas a gestor autorizado.

• Punto de aspiración de aguas negras (sanitarios) y grises (duchas y lavabos), con posterior conexión a la red general de saneamiento de aguas residuales municipales.

• Depósito de aceites usados.

10.4. El resto de residuos generados en las distintas fases del proyecto, y que no sean asimilables a urbanos, deberán ser tratados por gestor autorizado.

11. Protección del patrimonio arqueológico.

Si durante el transcurso de las labores de ejecución del proyecto apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, o de los que pudiera derivarse tal carácter, se paralizarán inmediatamente las obras y se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de estos bienes. Se comunicará el hallazgo a la Consejería de Cultura y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

Se realizará un especial seguimiento arqueológico durante las obras de dragado, que deberá ser llevado a cabo por arqueólogo cualificado capacitado para realizar inmersiones en caso necesario.

12. Otros condicionantes.

12.1. El Pliego de Cláusulas Administrativas y Técnicas debe incluir como condición que la procedencia de los materiales pétreos que el proyecto requiere sea de canteras autorizadas ya en explotación. En caso de que sea estrictamente necesaria la apertura de una nueva cantera, ésta deberá contar con Declaración de Impacto Ambiental aprobatoria formulada por esta Dirección General de Medio Ambiente.

12.2. Se creará un área específica para albergar las instalaciones de casetas, oficinas, vestuarios, así como una zona de almacenaje de materiales de obra no inertes (combustibles, lubricantes, etc). La zona destinada al almacenamiento de estos materiales de obra deberá estar sobre una superficie impermeable y con un sistema de drenaje perimetral de seguridad que impida los vertidos accidentales al mar.

12.3. Siempre que sea técnicamente factible, se ubicarán dentro del recinto portuario aquellas instalaciones necesarias para la ejecución del proyecto, que deberán ser desmanteladas una vez finalizado el mismo, como es el caso de la planta de hormigón, evitando de esta forma incrementar el tráfico de vehículos pesados por el núcleo de Castro Urdiales.

Programa de Vigilancia Ambiental

El Programa de Vigilancia Ambiental es responsabilidad del promotor del proyecto, que velará por su correcta aplicación, debiendo remitir los informes que a continuación se indican a la Dirección General de Medio Ambiente, con la periodicidad indicada en el PVA presentado por el promotor del proyecto, o en cualquier caso cuando lo requiera esta Dirección General, la cual, a la vista de los resultados podrá tomar o introducir medidas para minimizar los impactos que presenten una magnitud superior a la prevista en el EsIA.

El adjudicatario del proyecto nombrará una Dirección Ambiental de Obra y de Explotación que será responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), así como de la emisión de los informes técnicos periódicos que este PVA debe contener, y de su remisión de la Dirección General de Medio Ambiente.

En estos informes deberá quedar igualmente reflejado el grado de cumplimiento e idoneidad del condicionado ambiental indicado en la presente Declaración de Impacto Ambiental, y de las medidas correctoras propuestas por el promotor en el Estudio de Impacto Ambiental.

Asímismo, los mencionados informes deberán contemplar si en vista del desarrollo del proyecto procede la aplicación de nuevas medidas para la minimización del impacto, además de los análisis y medidas incluidas en el presente condicionado.

Para ello, como se ha indicado anteriormente, es necesario que en el Pliego de Cláusulas Administrativas y Técnicas se exija al adjudicatario la contratación de un Director Ambiental para la fase de obra y para la fase de explotación del Puerto, con la solvencia profesional suficiente, que se responsabilizará del cumplimiento del condicionado ambiental y del programa de vigilancia ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir los siguientes puntos, además de todos aquellos recogidos en el PVA que incluye el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el promotor del proyecto:

1. Comprobación del adecuado balizamiento y señalización de las distintas zonas de obras, durante toda la fase

de construcción con la finalidad de optimizar el espacio ocupado por el proyecto. Se realizará un control previo al inicio de las obras y una verificación semanal durante toda la fase de construcción.

2. Revisión de la adecuada restauración de las distintas zonas ocupadas por las obras, una vez finalizada la ocupación, según se indica en la condición número 7 de la presente DIA.

3. Realización de las comprobaciones y medidas de control necesarias que permitan determinar la calidad del aire durante la fase de construcción, así como la adecuada aplicación de las medidas correctoras para evitar el incremento de sólidos en suspensión. Estas medidas serán mensuales durante la fase de ejecución del proyecto, y se realizarán mediante una red de captadores de polvo sedimentable en el entorno de las obras y en otros emplazamientos significativos para las partículas cuyo tamaño supere las 10 micras, y mediante captadores de alto volumen para partículas de tamaño inferior a 10 micras.

4. Seguimiento batimétrico de la playa de Brazomar, al finalizar las obras y durante al menos los cinco años posteriores a la finalización de las obras. Este seguimiento batimétrico será de periodicidad trimestral. Si durante el seguimiento se observará alguna afección significativa a la playa, en especial fenómenos erosivos, se pedirá interpretación a técnico especializado para detectar posibles causas achacables al proyecto, en cuyo caso se deberán realizar aquellas actuaciones que sean necesarias para restituir la playa a su estado original, previa autorización de la autoridad competente.

5. Evaluación de los efectos de los trabajos de dragado, construcción de escolleras, vertidos, rellenos con áridos y en general cualquier obra que pueda ocasionar afección sobre las aguas marinas del entorno. Para ello, se realizarán las siguientes actuaciones y análisis:

• inspecciones diarias de la presencia de materiales sólidos y/o líquidos en la zona de obras y en la playa de Brazomar.

• medidas mensuales de la transparencia de las aguas mediante el empleo del disco Secchi o similar, en las aguas interiores del puerto y frente a la playa de Brazomar.

• control de la calidad del agua mediante una analítica semestral durante la fase de ejecución y al menos durante los dos años después de la finalización del puerto, de los siguientes parámetros:

• nutrientes (nitratos, nitritos, nitrógeno total, fósforo total)

• hidrocarburos

• aceites y grasas

• tensoactivos

• coliformes totales, fecales y estreptococos fecales

• acumulación de sustancias tóxicas en organismos filtradores de la bahía.

• Oxígeno disuelto

• pH

• temperatura

• conductividad

6. Los materiales dragados serán sometidos al menos a una analítica de los siguientes parámetros, de forma que a la vista del resultado pueda determinarse el destino final de estos materiales, siguiendo las recomendaciones del CEDEX:

• granulometría (curva granulométrica, % finos, D50)

• metales pesados (Hg, Cd, Pb, Cu, Zn, Cr, Ar, Ni)

• materia orgánica

• PCB

7. Realización de mediciones del ruido ambiental en el área portuaria en obras y en su entorno, con carácter mensual, mediante el empleo de sonómetros. Los datos serán expresados en dB (A), debiendo establecer al menos dos estaciones de muestreo: una en el interior del recinto portuario y otra en la zona urbana situada frente al puerto. Los umbrales máximos para las zonas residenciales será de 45 dB (A) entre las 22 y las 8 horas y de 55 dB (A) entre las 8 y 22 horas, o en su defecto los que establezca la normativa del Ayuntamiento de Castro Urdiales, revisando las medidas correctoras adoptadas inicialmente en el caso de que se superen los valores de estos umbrales.

Con la finalidad de poder realizar un seguimiento ambiental del Plan de Vigilancia Ambiental, se deberán localizar mediante coordenadas UTM las distintas estaciones de medida y muestreo incluidas en el presente PVA, así como cualquier otra información que pueda resultar suficiente para localizar estas estaciones. Las propuestas de ubicación serán efectuadas por el Director Ambiental de las obras y deberán ser aprobadas por la Dirección General de Medio Ambiente.

Se comunicará a esta Dirección General de Medio Ambiente el inicio de las obras proyectadas.

El promotor del proyecto, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, y en especial en el presupuesto del proyecto, de los condicionados, documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, como parte vinculante y de obligado cumplimiento.

Asímismo, sería conveniente que la empresa adjudicataria cuente con un «Sistema de Gestión Ambiental» (SGMA), que asegure la correcta gestión de residuos generados durante la obra, recomendándose que se introduzca en el Pliego de Prescripciones del correspondiente concurso como mérito valorado.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá ser comunicada a la Dirección General de Medio Ambiente que establecerá, si procede, la aplicación de las adecuadas medidas correctoras y/o minimizadoras del impacto. Igualmente la Dirección General de Medio Ambiente podrá variar las periodicidades o necesidades analíticas o del PVA según los resultados que se detecten.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, así como la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Santander, 27 de septiembre de 2005.–El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

ANEXO I

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El casco urbano de Castro Urdiales y su Puerto están tan íntimamente unidos físicamente que aquél rodea a éste en todo su cuadrante noroeste-suroeste de tal manera que las edificaciones se acercan, prácticamente, hasta las aguas de la dársena salvo en unos doscientos cincuenta metros de longitud ocupados por el Parque Amestoy, en los que las fachadas de las edificaciones distan setenta y cinco metros del cantil de los muelles de Eguilior.

El puerto, en consecuencia, no ha podido aumentar su zona de servicio terrestre por falta de superficie.

En el puerto de Castro Urdiales tiene base 35 embarcaciones de pesca (lista 3ª) lo que supone un 20% de total de la flota de los puertos pesqueros de Cantabria. El total de sus esloras alcanza los 380 m lineales y su capacidad

es de 496 TRB. En la flota de Castro Urdiales están enrolados ciento catorce tripulantes con una media anual de capturas de un millón cuatrocientos mil kilogramos y un valor medio anual en primera venta, de casi doscientos veinticuatro millones de pesetas.

Existe una segunda flota (la denominada lista séptima según el Decreto 1027 de 28 de julio de 1989) que son las embarcaciones deportivas y de recreo. Estas embarcaciones pueden estimarse en algo más de trescientas, además de las competiciones entre embarcaciones de remo tan arraigadas en la cornisa Cantábrica que se dan cita, en las aguas del puerto.

Con las obras proyectadas se prevén unas más adecuadas y cómodas maniobras, de entradas y salidas, de las embarcaciones a sus puestos de atraque. En los pantalanes podrán tener amarre un mínimo de 690 embarcaciones.

El proyecto se localiza en el municipio de Castro Urdiales, el más oriental de Cantabria, colindante con Vizcaya y situado entre la Punta Sonabia, al Oeste y Ontón, al Este con accesos por las carreteras N-634 y A-8 y conexión con dos aeropuertos internacionales: el de Santander a 75 km y el de Bilbao a 35 km.

Las alternativas planteadas fueron:

• Alternativa 0: situación actual

• Alternativa 1: prolongación del muelle de Luis Ocharán y construcción de una alineación con dirección N-S y otra paralela al dique de abrigo.

• Alternativa 2: prolongación del dique de abrigo en unos 200 metros.

• Alternativa 3: construcción de un dique en la Punta de Cotolino.

• Alternativa 4: variante del proyecto de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del año 2000, rediseñando el muelle de Ocharán.

En el caso de las alternativas 2 y 3, ampliación del dique exterior y dique en Cotolino, provocan un conjunto de efectos indeseables en la ensenada y playa de Brazomar:

• Giro de la playa, con erosión en parte de la misma.

• Cambio en la tipología del perfil de playa.

• Aparición de formas rítmicas a lo largo de la misma.

• Cierre de la ensenada, con la consiguiente reducción en la renovación

de las aguas de la misma.

• Impacto visual en la ensenada.

En cambio, las alternativas 1 y 4, están exentas de todos estos inconvenientes, pues no afecta a la Playa y Ensenada.

Como conclusión de todo lo expuesto hasta el momento, el GIOC recomienda como la más adecuada la denominada alternativa 4 (figura 9.1.), variante del proyecto de la Consejería del año 2000. La justificación dada se basa en los siguientes puntos:

• Permite abrigar adecuadamente un puerto deportivo.

• Lo hace con el volumen de obra menor.

• Además, al estar en zona ya abrigada, el coste por metro lineal es sensiblemente menor que las ampliaciones exteriores (del orden de 10000 euros/m frente a unos 40000 euros/m.

• Abriga un área mayor que la propuesta en el proyecto del año 2000.

• Elimina la tercera alineación de dicho proyecto.

• No afecta a la forma, posición y estabilidad de la Playa de Brazomar.

La elección de esta alternativa supone cambiar la disposición de pantalanes y los canales interiores y redefinir las áreas deportivas y pesqueras respecto de la alternativa presentada por el Servicio de Puertos en el año 2000, así como analizar con más detalle la bocana de entrada.

En total entre las tres obras definidas en el proyecto (Obras de abrigo, reordenación de la dársena y el parque Amestoy), los datos totales son:

• Ocupación de suelo marítimo: 19.185

• Ocupación espejo de agua: 5.865

• Creación de nuevo sustrato duro: 11.367

• % de tierra ganada respecto al total del puerto: 1,55%

• Volumen de obra: 262.083

Todos los datos en metros cúbicos.

Para concluir, se ha previsto entre las actuaciones que afectan a la ejecución del aparcamiento subterráneo y remodelación de la superficie del parque Amestoy la necesidad de modificar los aliviaderos de crecidas del actual colector de aguas negras de gran tamaño, existente junto a las edificaciones de lado oeste de los jardines.

ANEXO II

ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES DE CARÁCTER AMBIENTAL RECIBIDAS DURANTE EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PUBLICA

Durante los dos trámites de Información Pública a los que fue sometido el «Anteproyecto de frente marítimo terrestre del puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la dársena» y su pertinente Estudio de Impacto Ambiental, se presentaron un total de 262 escritos de alegaciones u observaciones.

A los efectos de lo previsto en el artículo 86.3 párrafo segundo de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la Dirección General de Puertos y Costas de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda realizó un Informe en el que agrupa las alegaciones en cuestiones sustancialmente iguales, con el objeto de ser contestadas de forma razonada y con respuestas comunes, pudiendo considerar dos grandes bloques de cuestiones:

• Aquellas que se refieren a cuestiones relacionadas con el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y con las alternativas, metodología, aspectos y contenido del Estudio de Impacto Ambiental.

• Las que se refieren de forma concreta al anteproyecto y su estudio de viabilidad, a sus aspectos técnicos, sociales, económicos y jurídicos.

A continuación, se recoge una síntesis del resultado de la Información Pública en aquellos aspectos relacionados con la problemática ambiental del proyecto, junto con la respuesta dada por la Dirección General de Puertos y Costas, quedando recogidas el resto de cuestiones en el anteriormente mencionado Informe y que consta en el expediente de Evaluación de Impacto:

1. El Anteproyecto ha de quedar sometido al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental por indicarlo así la Ley 6/2001 que modifica parcialmente el RDL 1302/ 1986 y el Decreto 50/91 y a la presentación por el promotor del proyecto de Estudio de Impacto Ambiental en vez de un Informe de Impacto Ambiental.

Tal y como se indica en la Resolución del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Vivienda de 21 de diciembre de 2004, la interpretación dada por la Consejería es que la actuación proyectada se corresponde con una ordenación de la dársena, dentro de los límites de la zona portuaria actual y, por tanto, sería necesaria únicamente la elaboración de un Informe de Impacto Ambiental.

Tal y como prevé el artículo 31.1 del Decreto 50/91 de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria para la Estimación de Impacto Ambiental, el Informe de Impacto se someterá a información pública cuando el procedimiento sustantivo aplicable así lo requiera.

En este caso, el procedimiento a seguir, definido en la Ley 13/ 2003 reguladora del contrato de concesión de obra pública, artículos 227.4 y 228.3, prevé que los trámites de información pública del Anteproyecto y del Estudio de Viabilidad sirvan también para la información pública concerniente al estudio de impacto ambiental, en los casos en los que la declaración de impacto ambiental sea preceptiva.

En este caso, al tratarse según la interpretación de la Consejería de una Estimación y no de una Declaración de Impacto Ambiental, el trámite de información pública del Informe de Impacto Ambiental no sería preceptivo, aunque en aras de una mayor transparencia se sometió el mismo a ese trámite junto con los demás documentos.

No obstante, a la vista de las observaciones realizadas en la primera información pública y con el objetivo de obtener una mayor seguridad ambiental y jurídica, se ha sometido la actuación prevista a la realización de un Estudio de Impacto Ambiental que es el que ha sido sometido al trámite de información pública en los meses de junio y julio de 2004, por lo que estas observaciones o alegaciones han sido estimadas.

2. Entre las cinco alternativas estudiadas en el Informe o Estudio de Impacto Ambiental no se incluye la opción «cero» o «situación actual» (mantener el tradicional sistema de fondeo), que con una correcta reordenación permitiría disponer de un elevado número de puestos de fondeo con un coste económico y ambiental muy inferior al de la obra que se propone, satisfaría las necesidades de los usuarios de la embarcaciones de recreo, mantendría el paisaje actual y respetaría el tradicional campo de regatas.

En el Estudio de Impacto Ambiental se ha realizado un examen de las cinco alternativas estudiadas, una de las cuales, la alternativa 0 es la que corresponde a la situación actual.

La opción de mantener un sistema de amarre de los barcos basado en muerto-boya igual o análogo al actual es incompatible con el establecimiento y desarrollo de un puerto seguro, cómodo y dotado de las correctas instalaciones. Ningún puerto moderno y de calidad tiene este tipo de amarres.

Las razones de ello son de diversa índole:

Comodidad: el acceso a las embarcaciones ha de hacerse actualmente por medio de pequeños botes a los que se accede por escaleras de mano, con el consiguiente problema y riesgo para personas de movilidad reducida.

Servicios: con el sistema actual no se dispone de agua o combustible en las embarcaciones por lo que tiene que ser transportado en los botes antes mencionados. Análogamente, ocurre con todo el avituallamiento de víveres, piezas de recambio de las embarcaciones y electricidad.

Contaminación: además de los problemas de accesibilidad, el avituallamiento por medio de cisternas transportadas en botes aumenta los vertidos accidentales.

Alteración de fondos: el sistema boya-muerto, especialmente si el barco está «a la gira», es sumamente agresivo con el fondo marino «barriendo» literalmente una amplia zona adyacente al muerto.

Seguridad: el sistema de amarre existente en la actualidad no es viable en la zona ubicada entre el marítimo y el muelle de Luis Ocharán por motivos de seguridad, al excederse, bajo condiciones de temporal, la agitación máxima ya que los períodos de ola exceden de los 6 segundos en temporal, al estar la zona sometida a la acción de los oleajes del primer cuadrante y especialmente a los oleajes del Norte.

En relación con el campo de regatas se debe manifestar que un Puerto no tiene entre sus finalidades específicas servir de lugar para actividades o eventos de competición deportiva, ello con independencia que en función de las disponibilidades de lámina de agua y respetando los usos prioritarios puedan celebrarse dichas actividades previa la oportuna autorización del organismo competente.

3. La opción o Alternativa 4 de las estudiadas por el G.I.O.C. debe ser sustituida por una Alternativa 5 que propone las siguientes modificaciones a la proyectada:

- construir dos sótanos para conseguir 911 plazas de aparcamiento subterráneo en el Parque Amestoy y reordenar el tráfico rodado.
- mantener el paseo marítimo actual.
- reducir la prolongación prevista del dique de Luis Ocharán cambiándose la alineación del extremo para incrementar la anchura de la bocana respecto a los 90 metros del Anteproyecto. Esta mayor anchura de la bocana, que se propone, se traduce en un mayor intercambio de aguas que propiciará una mayor biodiversidad de las especies y un mejor desarrollo de las comunidades bióticas existentes. Además se mejoran las condiciones generales de navegabilidad y se favorece mucho más acertadamente la práctica de los deportes de remo que con la solución de la Alternativa 4 desarrollada en el Anteproyecto.
- realizar una cartografía detallada de los fondos separando los rocosos de los sedimentarios (arenosos y fangosos) y decidir, en consecuencia, los dragados que procedan en los lugares más desfavorables.

La renovación de las masas de agua en las dársenas y bahías del litoral Cantábrico está fundamentalmente gobernada por la dinámica mareal y la capacidad de dicha dinámica de penetrar e inundar la citada dársena o bahía.

La actual dársena de Castro Urdiales (entendida como la encerrada entre el dique de abrigo y el muelle de Luis Ocharán) recibe y evacúa en cada ciclo de marea unos 1,5 x 106 m3 de agua. Dado que la dársena tiene un volumen de unos 2,7 x 106 m3, la marea es capaz en un solo día (dos ciclos de marea) de renovar un volumen de agua superior al existente en la propia dársena.

Es evidente que si la entrada de agua quedara impedida o dificultada se producirían pérdidas de carga en dicha entrada que generarían desfases entre la onda de marea en el exterior y en el interior de la dársena y variaciones de cota entre ambas carreras de marea (mar exterior, dársena interior).

En el caso de esta dársena de Castro Urdiales, una vez construidas las obras de abrigo interior, el paso de agua a la dársena ha de realizarse por una sección útil mínima de unos 800 m2, por lo que las velocidades medias en la futura bocana serán inferiores a unos 9 cm/s. Esta velocidad es incluso inferior a las velocidades que de modo natural se observan en la plataforma continental siendo las pérdidas de carga asociada a estas velocidades despreciables.

Se puede por tanto afirmar que la carrera de marea en el interior de la dársena una vez ejecutadas las obras será la misma que en la actualidad. Consecuentemente, el volumen de agua renovada por la marea en la situación futura será el mismo que ahora.

Por consiguiente no es necesario aumentar la anchura de la bocana ya que con la propuesta de 90 metros del Anteproyecto de las obras no se produce ninguno de los efectos indeseados que con la Alternativa 5 se pretenden atenuar, tal y como ha manifestado el Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas (G.I.O.C.) de la Universidad de Cantabria.

Con al anchura de 90 metros de la bocana no se entorpece la navegabilidad ni el acceso a la dársena de los barcos en busca de refugio en caso de temporales o avería.

Tampoco esta anchura es un impedimento para la práctica de los deportes de remo.

4. En la caracterización de los impactos ambientales no resulta clara la terminología empleada y las afirmaciones que se realizan en muchos casos carecen de rigor científico que apoyan los datos de otras obras.

El Estudio de Impacto Ambiental, redactado en diciembre de 2004 por el Grupo de Ecología de la Universidad de Cantabria, da respuesta de forma rigurosa y científica a las preguntas que se hayan podido plantear, en especial en relación con las alteraciones de la calidad del agua de la ensenada puesto que la renovación de las masas de agua en las dársenas y bahías del litoral Cantábrico está fundamentalmente gobernada por la dinámica mareal y la capacidad de dicha dinámica de penetrar e inundar la citada dársena o bahía.

5. El Estudio de Impacto Ambiental se limita a cumplir con la legislación vigente en materia de medio ambiente. Tanto el Estudio como las Addenda no cambian el proyecto planteado ni dan respuesta al resto de alegaciones presentadas con fecha 21 de julio de 2004.

El enunciado de la alegación reconoce, de forma explícita, que el Estudio de Impacto Ambiental cumple con la legislación vigente.

En cuanto a que no se ha cambiado el proyecto planteado ni se han dado respuestas al resto de alegaciones, dichas respuestas se encuentran en el presente informe.

6. Al cerrar parte de la bocana del actual puerto se producirá una gran merma en el flujo de agua y su calidad, que supondrá un deterioro medioambiental al no contemplarse ningún sistema de depuración de las aguas. Por este motivo además se imposibilitan las celebraciones de pruebas de remo, travesías a nado y otras actividades festivas, así como el baño en distintos lugares de la dársena.

En el punto 1.2.2 se da cumplida respuesta en lo referente a la renovación de las aguas, y al mantenimiento de su calidad.

7. Desaparece la actual reserva de peces y mariscos de la dársena al ocupar la zona con las obras proyectadas.

La descripción del fondo marino y sus comunidades biológicas se ha hecho en función del muestreo realizado y descrito, en detalle, tanto en el Informe de Impacto Ambiental de junio de 2004 como en el Estudio de Impacto Ambiental.

En el espacio marítimo-terrestre donde se pretende desarrollar la actuación proyectada, no existe, actualmente, ninguna «reserva» marina reconocida como tal, por la comunidad científica y por los organismos oficiales de la administración y, ni mucho menos, hay una ley aprobada que le otorgue dicha figura de protección, y no hay que olvidar que la zona de actuación se encuentra comprendida dentro de la zona de servicio del Puerto de Castro Urdiales.

Por otra parte, tal y como, se registra en el Estudio de Impacto Ambiental, efectivamente, las obras proyectadas suponen una eliminación directa de biotopos bentónicos y la alteración de la comunidades por modificación de las comunidades por modificación de las condiciones ambientales actuales. Si bien es cierto, que este efecto se ve compensado, en cierta medida, una vez finalizado la obra del dique, debido a la creación de nuevo sustrato rocoso que actúa como zona de refugio de la fauna piscícola y que en poco tiempo, es colonizado por un gran número de especies bentónicas.

8. Como consecuencia de la inexistencia de un Estudio de Impacto Ambiental, no se ha elaborado un Programa de Vigilancia Ambiental.

En el Estudio de Impacto Ambiental redactado en diciembre de 2004 por el Grupo de Ecología de la Universidad de Cantabria y sometido a Información Pública a partir del día 29 de diciembre de 2004 se incluye el Programa de Vigilancia Ambiental que ocupa las páginas 243 a 258 del Estudio elaborado.

9. En el Estudio de Impacto Ambiental se deberán considerar los siguientes aspectos:

- Protección de la playa de Brazomar, protección del paisaje, reducción de las molestias por contaminación acústica y emisiones de gases y partículas, materiales de préstamo y vertederos, protección del patrimonio, gestión de residuos y aplicación de Gestión Ambiental a las infraestructuras resultantes, entre otras.
- Consideración y valoración medioambiental de la actual configuración de la bahía de Castro Urdiales como seña de identidad y patrimonio propio de la ciudad.
- Conservación y mejora de la calidad del medio ambiente, los recursos naturales, los aspectos socioeconómicos y culturales, ponderando adecuadamente los intereses socioeconómicos que motivan las obras, con los intereses generales.

Lo que se expone en el texto precedente ha sido tenido en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental de diciembre de 2004 incluyendo un informe arqueológico sobre el emplazamiento de las obras.

En cuanto a la ponderación de los intereses socioeconómicos con los intereses de Cantabria y generales en el Anejo a la Addenda de diciembre de 2004 se estudian y valoran a lo largo de 19 páginas los beneficios que, sobre al menos 10 sectores económicos, supondrán la construcción y explotación de las obras proyectadas.

La elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del Anteproyecto del frente marítimo terrestre del Puerto de Castro Urdiales y Ordenación de la Dársena redactado en diciembre de 2004 por el Grupo de Ecología de la Universidad de Cantabria toma en consideración lo expuesto en la Alegación valorando, a lo largo de 291 páginas de texto más un Informe Arqueológico de más de 30 páginas – sobre el emplazamiento de las obras proyectadas – lo que se refiere a los impactos ambientales derivados de la ejecución de las obras y de su posterior explotación.

10. En el proyecto no se toman medidas para luchar contra la erosión costera y en este tramo del litoral se plantean nuevas obras que implicarán un incremento de la alteración de la dinámica litoral y la ocupación de nuevos territorios costeros.

Las obras que se pretenden ejecutar son interiores y por tanto, no afectan a la dinámica litoral de la zona adyacente. Por otro lado, las campañas geofísicas realizadas por la Dirección General de Costas muestran que, salvo los bancos de arena locales correspondientes a las desembocaduras de los ríos Brazomar y Agüera, y bolsas atrapadas por las rocas, toda la plataforma continental está constituida por un lecho de roca. Consecuentemente, la comparación de los graves problemas que acontecen en algunos lugares de la costa del litoral catalán o andaluz por la interrupción del transporte litoral a causa de los puertos deportivos allí ubicados con el caso de las obras interiores del Puerto de Castro Urdiales es totalmente inadecuada.

11. Los estudios presentados relativos a la hidrodinámica del lugar realizados en base a simulaciones numéricas son falsos e irreales puesto que el estrechamiento de la bocana, de acuerdo con los planos del proyecto es mucho mayor que el que aparece en los estudios hidrodinámicos, por lo que la afección hidrodinámica va a ser mucho más negativa que la prevista.

Las afirmaciones que se hacen en esta alegación no están respaldadas por ninguna clase de documento, lo que impide dar respuesta a lo que se alega.

En cualquier caso los estudios elaborados por los responsables de la Universidad de Cantabria sobre materias de su competencia están avalados por titulados y profesores que están considerados como autoridades en el conocimiento de los temas sobre los que dictaminan.

12. No se persiguen los objetivos y finalidades previstos en la vigente Ley de Costas, en cuanto a que exista un interés público debidamente justificado y que se consiga un adecuado nivel de calidad de las aguas.

Se vuelve a señalar que la actuación prevista no requiere aumentar la zona de Dominio Público Portuario por lo que no se precisa la adscripción de nuevo dominio público marítimo terrestre que regula el artículo 49 de la Ley de Costas.

Además la ejecución y explotación de las instalaciones proyectadas tiene una importante y positiva faceta social y económica con efectos directos en, al menos, 10 sectores económicos de Cantabria como ha sido expuesto en las Addenda al Estudio de Viabilidad sometidas a Información pública mediante anuncios publicados en el Boletín Oficial de Cantabria de 29 de diciembre de 2004.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio de Impacto Ambiental cumple con el contenido mínimo exigible por el artículo 2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental. Un resumen del mismo se recoge a continuación.

El proyecto se describe en los términos señalados anteriormente en el Anexo I de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Inventario ambiental.

El entorno inicial de referencia para la realización del inventario ambiental se circunscribe a la unidad fisiográfica de la ensenada de Castro Urdiales.

Descripción de la línea de costa.

La línea de costa aparece orientada al sureste desde la llamada Punta del Rebana, hasta la ensenada de Ontón y la Punta del Covarón, donde viene a coincidir el límite entre Cantabria y Vizcaya.

La dirección predominante del oleaje en esta zona es NW.

La costa es, en general, muy escarpada, salvo ensenadas y entrantes en donde se llegan a formar playas.

Climatología.

La zona de estudio se sitúa en una zona con clima que varía entre marítimo cálido a continental cálido, definiendo una clasificación agroclimática según Papadakis de inviernos tipo citrus, en el límite con la avena, y unos veranos tipo arroz.

Geología.

En el área afloran materiales con edades comprendidas entre el Barremiense y el Cuaternario.

Edafología.

En el entorno próximo al proyecto, los suelos existentes son los siguientes:

Vega parda caliza, terra fusca, rendsina parda, lehm arenoso, roquedos calizos

Oleaje.

El oleaje que puede presentarse en Castro Urdiales puede dividirse básicamente en dos grupos: el generado por borrascas en el mar y los generados por la acción del viento en el interior de la dársena. Además, se debe tener en consideración el sistema de corrientes que afecta a la playa de Brazomar, el cual está formado por un bucle en sentido horario que recorre la playa desde Cotolino hasta el muelle de Luis Ocharán.

Por otro lado, en la zona de estudio no cabe esperar otras corrientes que las propias de marea y las producidas por el viento.

Biosfera marina.

El ámbito de afectación del proyecto se limita al interior de la dársena de Castro Urdiales, en los ambientes pelágicos y bentónicos.

En este ámbito podemos encontrar distintas especies de algas, como las denominadas algas pardas (Bifurcaria ssp y Cystoseira ssp), así como rodofíceras como Gelidium ssp. En cuanto a la fauna, destacan los representantes de los cnidarios, actiniarios, y los poríferos, así como anélidos poliquetos, crustáceos, moluscos gasterópodos y bivalvos, briozoos, etc. También encontramos sepias y peces como gobios y jargos. En la zona de muelle encontramos lapas y cirrípedos.

En cuanto a la calidad del agua, se analizaron parámetros relativos al nitrógeno inorgánico, fosfatos, salinidad, pH, color y sólidos, estando los valores obtenidos dentro de los considerados normales.

Caracterización de los materiales a dragar.

En cuanto al material a dragar, se siguen las recomendaciones del CEDEX, y teniendo en cuenta que el 100% del material a dragar es roca, que no se trata de un dragado de mantenimiento, que los fangos son de categoría I, y que estos materiales se van a utilizar como material de relleno en las distintas acciones del proyecto, se considera que la gestión prevista en el proyecto está dentro de las consideradas como recomendables por el CEDEX.

Identificación y valoración de impactos.

La identificación de impactos se realiza tanto para las fases de construcción como de funcionamiento del puerto.

Los impactos identificados y su valoración son los siguientes:

• Afectación a la playa de Brazomar: negativo compatible
• Alteración del agua en la ensenada de Castro Urdiales: negativo moderado
• Alteración de las comunidades bentónicas: negativo moderado
• Afectación a las comunidades planctónicas: negativo moderado
• Ocupación de fondos marinos: negativo moderado
• Paisaje. Cambios en la capacidad de comunicación: negativo compatible
• Paisaje. Cambios en la calidad estética: negativo/positivo severo
• Molestias por emisiones de ruidos, gases, humos y partículas: negativo compatible
• Molestias por el incremento de tráfico: negativo compatible
• Interferencias con actividades lúdicas: negativo moderado
• Interferencia con actividades portuarias: negativo moderado
• Afectación al turismo: positivo relevante
• Ordenación de la dársena: positivo relevante
• Mano de obra: positivo poco relevante

Propuesta de medidas correctoras y de mejora ambiental.

Las medidas correctoras y de mejora ambiental propuestas son las siguientes:

1. Medidas de protección de la playa de Brazomar

El objetivo es la vigilancia de la modificación de la forma en planta de la playa, y la medida será la realización de perfiles de la playa.

2. Medidas de protección de la calidad del agua

Objetivo 1: Control y limitación de los vertidos de la actividad portuaria: aguas residuales urbanas.

• Descripción de la medida: Recogida de las aguas residuales de las instalaciones sanitarias en tierra y su integración en el Plan de Saneamiento de Castro Urdiales.

Objetivo 2: Control de riesgo de contaminación por vertidos.

• Descripción de la medida: Cumplir la normativa vigente sobre contaminación del mar por vertido de productos y materiales de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenio de Oslo y París, Londres y Convenio Marpol).

Objetivo 3: Corrección del alivio existente del parque Amestoy.

• Descripción de la medida: El aliviadero debe cumplir con unos objetivos de dilución, que pueden verse afectados por la presencia de obstáculos.

Objetivo 4: Control de los vertidos de los materiales de relleno.

• Descripción de la medida: Disponibilidad de barreras para que en caso necesario pueda evitarse la propagación de la turbidez.

Objetivo 5: Control de los vertidos de los materiales de vaciado.

• Descripción de la medida: Los vaciados del aparcamiento subterráneo del parque, se realizarán después de finalizado el murete de contención. Los materiales procedentes del vaciado serán reutilizados para la construcción de las obras de abrigo.

Objetivo 6: Control de los vertidos del agua de filtración.

• Descripción de la medida: Los bombeos de agua en el aparcamiento del parque Amestoy, se realizan desde un tanque de recogida.

Objetivo 7: Control de los vertidos de aguas residuales urbanas.

• Descripción de la medida: Las aguas residuales domésticas se conectarán a la red de alcantarillado municipal.

Objetivo 8: Control de residuos tóxicos.

• Descripción de la medida: La dirección de obra dispondrá de las de los contenedores adecuados para disponer este tipo de residuos.

3. Medidas de protección del paisaje

Objetivo 1: Limpieza de la zona de la obra.

• Descripción de la medida: La Dirección de la Obra será responsable de mantener limpias las diferentes zonas. Se pondrá especial énfasis en las zonas habitadas, así como por las vías urbanas.

Objetivo 2: Limpieza de la zona al finalizar la obra.

• Descripción de la medida: La Dirección de la Obra, finalizado el período de construcción, será responsable de desmontar, demoler, limpiar y trasladar a lugar autorizado todos los edificios, cimentaciones, elementos, encofrados y material inútil.

4. Medidas para reducir las molestias por tráfico

Objetivo: Minimizar las molestias del incremento del tráfico pesado.

• Descripción de la medida: Se propone que la ruta de acceso desde la cantera, se realice por la zona Este, a lo largo del Paseo Menéndez Pelayo, hasta la calle María Aburto para desembocar directamente en la zona de obras. No obstante, la dirección de obra y el Ayuntamiento deberán planificar el tránsito de los vehículos y maquinaria pesada de la obra, así como los posibles cambios en la circulación rodada y peatonal.

5. Medidas para reducir las molestias por contaminación acústica y emisiones de gases y partículas

Objetivo 1: Cumplimiento de las ordenanzas municipales.

• Descripción de la medida:

En los trabajos realizados tanto en la vía pública como en la edificación no se autorizará el empleo de maquinaria cuyo nivel de emisión externo sea superior a 95 dBA medidos a 5 metros de distancia.

Los trabajos de construcción, modificación, reparación o derribo, así como los que se hagan en la vía pública, no se podrán realizar entre las 20 horas y las 8 horas del día siguiente.

Se exceptúa de la prohibición de trabajar entre las 20 horas y las 8 horas del día siguiente a las obras urgentes por razones de necesidad o peligro, o aquellas que por sus inconvenientes, no puedan hacerse de día. El trabajo nocturno deberá de ser autorizado expresamente por la autoridad municipal, que determinará los límites sonoros que se deberán cumplir.

No se permitirá el establecimiento de máquinas o instalaciones que originen en los edificios contiguos, unos niveles de ruido o de vibraciones superiores a los establecidos en el Título II de esta Ordenanza.

Se cumplirán todas las prescripciones que sobre limitaciones de ruido y vibraciones se regulen el la Ordenanza Municipal de protección al Medio Ambiente frente a ruidos y vibraciones.

6. Medidas para reducir las interferencias con las actividades pesqueras

• Descripción de la medida: Si en la fase final se pudiera ver interrumpida la actividad de la flota pesquera, se deberá contar con la Cofradía de Pescadores, proponiéndose como alternativas las siguientes soluciones:

- Traslado de desembarcos al puerto próximo de Colindres.
- Compensación económica en caso de paralización de la flota.

7. Medidas para reducir las molestias a las actividades lúdicas

• Descripción de la medida: Se deberá acondicionar un nuevo campo de regatas en la ensenada de Brazomar.

8. Medidas relativas a los materiales de préstamo y vertederos

Objetivo 1: Consideración de los impactos derivados de esta acción.

• Descripción de la medida: Los materiales de relleno para la construcción de las obras de abrigo y reordenación de la dársena, procederán de canteras autorizadas, proponiendo por su cercanía a la cantera de Santullán.

Objetivo 2: Impactos derivado de las materiales excedentes.

• Descripción de la medida: Los materiales procedentes de la excavación tendrán como primer destino su reutilización como material de relleno en la construcción del dique de abrigo. En caso de no poseer las propiedades adecuadas para tal fin, se procederá a su traslado a vertedero de inertes autorizados.

9. Medidas previas de ocupación

• Descripción de la medida: Las autoridades municipales y portuarias deberán fijar los espacios de ocupación temporal, así como las debidas señalizaciones para la correcta y segura circulación rodada y peatonal.

10. Medidas de protección del patrimonio

• Descripción de la medida: Durante las obras en el medio marino se contará con la presencia de un experto arqueólogo reconocido por la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria. En caso de producirse el descubrimiento de objetos de valor se comunicará a la Dirección de Obra y a la Consejería de Cultura.

Asunto: Resolución de discrepancias planteadas por la Dirección General de Puertos y Costas con respecto a la condición 6ª de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Frente marítimo-terrestre del puerto de Castro Urdiales y ordenación de la dársena».

Con fecha de 21 de octubre de 2005, y número de Registro E/4243/2005, ha tenido entrada oficio de la Dirección General de Puertos y Costas con número de Registro S/1258/2005.

En el mencionado oficio, la Dirección General de Puertos y Costas, conforme a lo previsto en el artículo 28 del Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, plantea una discrepancia en relación con la condición 6ª de la DÍA del proyecto de «Frente marítimo-terrestre del puerto de Castro Urdiales y ordenación de la dársena».

La condición 6ª de la DÍA establece una serie de condicionantes para la protección de las comunidades bentónicas y planctónicas del entorno del proyecto, entre las que se encuentra la siguiente: «...los vaciados necesarios para la construcción del aparcamiento subterráneo se realizarán de forma posterior a la finalización del muro de contención...»

Tal y como se indica en el oficio de la Dirección General de Puertos y Costas, la actuación contempla la ejecución independiente de dos aparcamientos subterráneos, el del parque Amestoy, que se proyecta íntegramente en zona terrestre, sin posibilidad de que puedan darse episodios de contaminación de la masa de agua por vertidos de cualquier tipo, y el del paseo de Ocharán, que sí requiere

la construcción de un muro de contención que limite el contacto con la lámina de agua, por lo que propone que la citada condición 6ª haga referencia de forma explícita al aparcamiento del Paseo de Luis Ocharán Mazas, desde el cruce con la calle Doctor Manuel Díaz Munio hasta el dique de don Luis Ocharán.

Se considera que esta condición 6ª, en el punto del cual se discrepa, se refiere exclusivamente al aparcamiento del Paseo de Luis Ocharán, ya que su aplicación carece de sentido en el aparcamiento del parque Amestoy.

Por tanto, con el objeto de aclarar el condicionado ambiental y facilitar su aplicación a las distintas fases del proyecto, en virtud del párrafo segundo del artículo 28 del Decreto 50/1991, se estiman los reparos planteados en el oficio de la Dirección General de Puertos y Costas y se procede a modificar la condición 6ª de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Frente marítimo-terrestre del puerto de Castro Urdiales y ordenación de la dársena» de la siguiente forma:

Donde dice:

6. Medidas para la protección de las comunidades bentónicas y planctónicas

Con la finalidad de minimizar la afección a las comunidades bentónicas y planctónicas localizadas en el entorno del proyecto, se dispondrán barreras de contención en la bocana del puerto y los vaciados necesarios para la construcción del aparcamiento subterráneo se realizarán de forma posterior a la finalización del muro de contención, de forma que las posibles afecciones al medio bentónico y planctónico durante la fase de obras (vertidos accidentales, sólidos en suspensión, etc) queden limitadas al interior del recinto portuario.

Debe decir:

6. Medidas para la protección de las comunidades bentónicas y planctónicas

Con la finalidad de minimizar la afección a las comunidades bentónicas y planctónicas localizadas en el entorno del proyecto, se dispondrán barreras de contención en la bocana del puerto y los vaciados necesarios para la construcción del aparcamiento subterráneo del Paseo de Luis Ocharán Mazas, desde el cruce con la calle Doctor Manuel Díaz Munio hasta el dique de don Luis Ocharán, se realizarán de forma posterior a la finalización del muro de contención, de forma que las posibles afecciones al medio bentónico y planctónico durante la fase de obras (vertidos accidentales, sólidos en suspensión, etc) queden limitadas al interior del recinto portuario.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 28 del Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria.

Santander, 4 noviembre de de 2005.–El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

05/14707

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL NORTE

Comisaría de Aguas

Información pública de solicitud de autorización para cruzamiento con línea eléctrica de media tensión, en el municipio de Limpias, expediente número A/39/05401.

Peticionario: «Grupo Trinosa Promoción, S. L.».
NIF número: B-82655309.
Domicilio: Calle San Antonio, 15, 4º Ofi 01005 - Vitoria (Álava).
Nombre del río o corriente: Río Borrico.
Punto de emplazamiento:
Término municipal y provincia: Limpias (Cantabria).

Breve descripción de las obras y finalidad

Autorización para la ejecución de cruzamiento con línea eléctrica de media tensión bajo cauce del río Borrico, en Limpias, término municipal de Limpias (Cantabria).

Lo que se hace público para general conocimiento por un plazo de treinta días, contados a partir del siguiente a la fecha de publicación del presente anuncio en el BOC, a fin de que, los que se consideren perjudicados con lo solicitado puedan presentar sus reclamaciones , durante el indicado plazo, en el Ayuntamiento de Limpias, o en la Confederación Hidrográfica del Norte (Comisaría de Aguas, calle Juan de Herrera, número 1, 2º, 39071), donde estará de manifiesto el expediente.

Santander, 9 de septiembre de 2005.–El secretario general, PD, el jefe de Servicio de Cantabria (Resolución de 13 de diciembre de 2004, BOE de 11 de enero de 2005), Alberto López Casanueva.

05/11874

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL NORTE

Comisaría de Aguas

Información pública de solicitud de autorización para construcción de cerramiento de parcela en el municipio de Torrelavega, expediente número A-39/05435.

Peticionaria: Doña Emilia Pellón Carades.
NIF número: 13797303-V.
Domicilio: Calle Santa Teresa de Jesús, 10, Sierrapando, 39300 Torrelavega (Cantabria).
Nombre del río o corriente: Arroyo Tronquerías.
Punto de emplazamiento: Tronquerías.
Término municipal y provincia: Torrelavega (Cantabria).

Breve descripción de las obras y finalidad: Expediente de autorización para la construcción de un cerramiento de parcela en zona de policía de cauces de la margen derecha del arroyo Tronquerías, en Tronquerías, término municipal de Torrelavega (Cantabria).

Lo que se hace público para general conocimiento por un plazo de treinta días, contados a partir del siguiente a la fecha de publicación del presente anuncio en el BOC, a fin de que, los que se consideren perjudicados con lo solicitado, puedan presentar sus reclamaciones durante el indicado plazo en el Ayuntamiento de Torrelavega o en la Confederación Hidrográfica del Norte (Comisaría de Aguas, calle Juan de Herrera, número 1, 2.º, 39071), donde estará de manifiesto el expediente.

Santander, 2 de noviembre de 2005.–El secretario general, P. D. el jefe de Servicio de Cantabria (resolución de 13 de diciembre de 2004, BOE de 11 de enero de 2005), Alberto López Casanueva.

05/14165

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL NORTE

Comisaría de Aguas

Información pública de solicitud de autorización para concesión de aprovechamiento de aguas en el municipio de Mazcuerras, expediente número A-39/05372.

Asunto: Solicitud de concesión de un aprovechamiento de aguas.
Peticionario: Fondo de Explotación de los Servicios de Cría Caballar-Yeguada Militar de Ibio.
CIF número: S-2830164-F.
Domicilio: 39509 Ibio, Mazcuerras (Cantabria).
Nombre del río o corriente: Río Ceceja.
Caudal solicitado: 5 litros por segundo máximo instantáneo.
Punto de emplazamiento: Ibio.
Término municipal y provincia: Mazcuerras (Cantabria).
Destino: Riego.

Breve descripción de las obras y finalidad: Expediente de aprovechamiento de un caudal de 5 litros por segundo de agua del río Ceceja, en Ibio, término municipal de Mazcuerras (Cantabria), con destino a riego.