

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

1469

ORDEN ECD/92/2004, de 8 de enero, por la que se resuelve el concurso público para otorgar becas de formación en Tecnologías de la Información Aplicadas a la Cultura, convocado por Orden ECD/3267/2003, de 28 de octubre.

Por Orden ECD/3267/2003, de 28 de octubre (BOE de 26 de noviembre de 2003), se convocó concurso público para otorgar cinco becas de formación en Tecnologías de la Información Aplicadas a la Cultura, agrupadas en tres apartados.

A propuesta de la comisión seleccionadora establecida en dicha Orden, este Ministerio ha resuelto otorgar becas de formación en Tecnologías de la Información Aplicadas a la Cultura a las personas relacionadas a continuación, agrupadas por tipo de beca:

Resultado Beca 1: Actividades relacionadas con el desarrollo de aplicaciones informáticas de gestión documental.

Dña. Monserrat Ballesteros Álvarez, con DNI 11974220.

Resultado Beca 2: Actividades relacionadas con proyectos de tecnología Web.

D. Daniel Más Candelas, con DNI 74219232.

D. Miguel Ángel Redruello Domínguez, con DNI 26375511.

Resultado Beca 3: Actividades relacionadas con administración de redes de área local y ofimática.

Dña. Raquel Naranjo Moreno, con DNI 26032954.

D. Miguel Ángel Pinto Gutiérrez, con DNI 12399372.

Ha resuelto asimismo designar los siguientes suplentes en el orden que se indica:

Beca 1:

1. Dña. Heliadora Fdez. González, con DNI 502028884.
2. D. Miguel Ángel Martín Plaza, con DNI 50107682.
3. D. Gustavo José Vega Dos Santos, con DNI 44712753.
4. D. Ángel Luis Marinas Díaz, con DNI 50455072.
5. D. Sebastián Molina Mena, con DNI 44303831.
6. D. Jaime Florez Martínez, con DNI 12390524.
7. D. Luis Miguel Usero Puertas, con DNI 8928160.
8. Dña. Olga González Rodríguez, con DNI 45620698.

Beca 2:

1. D. Miguel Ángel Martín Plaza, con DNI 50107682.
2. D. José Carlos Benavente de La Piedad, con DNI 51938408.
3. D. Gustavo José Vega Dos Santos, con DNI 44712753.
4. Dña. Elisa María Fernández Cortes, con DNI 30960456.
5. D. Ángel Luis Marinas Díaz, con DNI 50455072.
6. D. Luis Miguel Usero Puertas, con DNI 8928160.
7. D. Sergio Gil Conde, con DNI 47015465.
8. D. German Fdez. Pérez, con DNI 3612550.
9. D. Sebastián Molina Mena, con DNI 44303831.
10. Dña. Olga González Rodríguez, con DNI 45620698.

Beca 3:

1. D. Alberto Díaz Calvo, con DNI 71102242.
2. D. Luis Villaverde Caride, con DNI 36107589.
3. D. Álvaro López Aranda, con DNI 75020509.
4. D. Jesús Moya Galindo, con DNI 50081268.
5. Dña. M.^a Pilar Moraleda López, con DNI 71215696.
6. D. Carlos Núñez-Barranco Fedz, con DNI 70985884.
7. D. Jaime Florez Martínez, con DNI 12390524.

Contra la presente Orden podrá interponerse recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes (artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero) o recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses desde su publicación, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, según previene

la ley 29/98 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 8 de enero de 2004.—P. D. (Orden ECD/3267/2003, de 28 de octubre, BOE de 26 de noviembre), el Director General de Programación Económica, Personal y Servicios, Gregorio Moreno López.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1470

RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Ampliación del Puerto de Gijón», de la Autoridad Portuaria de Gijón.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Autoridad Portuaria de Gijón, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió con fecha 9 de noviembre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria resumen del proyecto Ampliación del puerto de Gijón.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y al órgano ambiental del Principado de Asturias, y también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de marzo de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Gijón las respuestas recibidas.

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

Elaborados por la Autoridad Portuaria de Gijón el anteproyecto, referido a la alternativa denominada 3C, y el estudio de impacto ambiental, se sometieron, conjuntamente, a trámite de información pública mediante anuncios publicados en el B.O.E. el día 2 de abril de 2002, y en el B.O.P.A el día 10 de abril de 2002, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. El periodo de información pública fue ampliado hasta el día 3 de junio de 2002, mediante anuncio publicado en el B.O.E. n.º121, de 21 de mayo. Así mismo, al objeto de que informaran al respecto, la Autoridad Portuaria de Gijón envió copia de la citada documentación a los siguientes organismos e instituciones oficiales: Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, Demarcación de Costas en Asturias, Ayuntamiento de Gijón y Ayuntamiento de Carreño.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de julio de 2002, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: el anteproyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Posteriormente, con fecha 20 de marzo de 2003, el Ente Público Puertos del Estado, a la vista de de la contestación social manifestada en la anterior información pública, comunicó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, su intención de considerar dos nuevas alternativas, denominadas Este y Oeste respectivamente, para la ampliación del puerto de Gijón.

La citada Dirección General dispuso que los anteproyectos de las nuevas alternativas fueran sometidos, conjuntamente con su correspondiente estudio de impacto ambiental, al trámite de información pública.

Para dar cumplimiento a esta disposición, Puertos del Estado, mediante Resolución publicada en el B.O.E. n.º 76, de 29 de marzo, sometió los anteproyectos de las nuevas alternativas y su estudio de impacto ambiental a información pública durante veinte días hábiles. Este plazo fue posteriormente ampliado en quince días hábiles más.

Con fecha 23 de julio de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental los anteproyectos de las nuevas variantes de ampliación del puerto de Gijón, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas durante la información pública referida en el párrafo anterior, al objeto de que fueran integradas en el expediente del proyecto Ampliación del puerto de Gijón.

Las características principales de las alternativas propuestas para el proyecto Ampliación del puerto de Gijón se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, tanto de la alternativa inicial propuesta por la Autoridad Portuaria de Gijón, denominada 3C, como de las posteriores Este y Oeste planteadas por Puertos del Estado, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado de los dos trámites de información pública, así como de los informes recibidos de los organismos oficiales (en el caso de la alternativa 3C), se acompaña como anexo IV.

La Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio, de fecha 29 de diciembre de 2003, formula únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Ampliación del puerto de Gijón, de la Autoridad Portuaria de Gijón.

Declaración de Impacto Ambiental

Para la realización del proyecto Ampliación del puerto de Gijón se contemplan tres alternativas de actuación, denominadas 3C, Este y Oeste, de cuyas particularidades cabe destacar los siguientes aspectos:

Las alternativas Este y Oeste son bastante similares en cuanto a las dimensiones de la obra se refiere y de menor magnitud que la alternativa 3C, por cuanto suponen, fundamentalmente, la ejecución de una estructura de abrigo (dique exterior) de longitud más limitada.

El hecho de disponer un dique de abrigo de menor longitud lleva aparejado un conjunto de consecuencias favorables desde un punto de vista medioambiental, entre las que se citan como más significativas:

Reducción del volumen de obra a ejecutar y de materiales a emplear.
Limitación de impacto paisajístico que supone el dique desde el frente marítimo de Gijón.

La alternativa Oeste supone la ocupación, y en consecuencia desaparición, de un elemento relevante como es el Cabo Torres. Aún siendo difícil valorar objetivamente el coste ambiental que supondría la desaparición del Cabo Torres, es indudable su importancia como enclave singular del litoral asturiano. Esta alternativa es la que, así mismo, produce un mayor impacto sobre la zona de Carreño y la playa de Xivares.

La alternativa 3C es la que produce un mayor impacto paisajístico sobre la ciudad de Gijón. Además, esta solución supone una mayor alteración de las actuales condiciones del oleaje incidente en la playa de San Lorenzo, lo que implica un mayor basculamiento, en planta, de la playa hacia el oeste.

Por consiguiente, examinada la totalidad del expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, si bien las tres alternativas propuestas son ambientalmente viables, la alternativa Este es la más favorable desde el punto de vista estrictamente ambiental. En cualquier caso, la alternativa elegida deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Playas próximas a la zona del proyecto.

1.1 Playa de San Lorenzo.

Los resultados de los estudios de dinámica litoral predicen, como consecuencia de la ampliación del puerto, un basculamiento de la playa de San Lorenzo, con pérdida de arena en la parte oriental de la misma y aumento de anchura en la zona de Santa Catalina.

Con el fin de que las aportaciones de arena propuestas en los Estudios de Impacto Ambiental correspondientes a cada alternativa, como medida

correctora para recuperar la anchura de playa, resulten eficaces, deberá llevarse a cabo, antes del comienzo de las obras de ampliación, una batimetría inicial de detalle que permita determinar la forma en planta de equilibrio de la playa, tanto en pleamar como en bajamar. Las batimetrías se referirán a la bajamar máxima viva equinocial (BMVE). Estas batimetrías se determinarán con los siguientes perfiles transversales: En los 300 primeros metros de playa a contar desde sus dos apoyos laterales (zonas del río Piles y Santa Catalina), cada 25 metros; a lo largo del resto de la playa, cada 50 metros. Estos perfiles se realizarán con la siguiente metodología: los de sondaje de la playa sumergida, en pleamar, y los taquimétricos de la playa emergida en bajamar; todos ellos serán sensiblemente perpendiculares a las curvas batimétricas existentes y llegarán hasta la batimétrica de 15 metros.

Se elaborará un proyecto de regeneración de la playa de San Lorenzo, en el que se propondrá una forma en planta para la playa como consecuencia de la ampliación del puerto. Este proyecto deberá contar con la conformidad de la Dirección General de Costas.

Al objeto de justificar el perfil teórico asociado a la forma en planta propuesta, el proyecto de regeneración incluirá un análisis granulométrico de la playa de San Lorenzo. Este análisis se realizará del siguiente modo:

Perfiles: Tres perfiles, cada 50 metros, en los apoyos de la playa (zonas del río Piles y Santa Catalina), y cada 100 metros en el resto de la playa.

Muestras: Playa seca, pleamar, zona intermareal, bajamar, batimétrica de -3 metros y batimétrica de -5 metros.

Finalmente, el proyecto de regeneración de la playa de San Lorenzo determinará el volumen y granulometría (D_{50}) de la arena necesaria para llevar a cabo la regeneración de la playa.

El proyecto de regeneración de la playa de San Lorenzo deberá estar redactado antes del comienzo de la obra del dique de abrigo previsto para la ampliación del puerto, y se ejecutará antes de la finalización de dicho dique, o, en cualquier caso, cuando en las batimetrías de seguimiento se observen modificaciones significativas en la configuración en planta.

Mientras duren las obras del dique de abrigo, y hasta cinco años después de la finalización de éstas, se realizará el seguimiento batimétrico que se especifica en la Condición 7.

Transcurridos los cinco años sin incidencias significativas, en cuanto a la estabilidad de las playas, ocasionadas por la ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria de Gijón no tendrá la obligación de llevar a cabo las campañas de seguimiento, recomendándose, no obstante, la realización de algún tipo de control periódico sobre la estabilidad de la playa.

Si durante este seguimiento se detectaran pérdidas de material imputables a las obras de ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria de Gijón llevará a cabo las medidas necesarias para restituir la forma en planta y el perfil transversal, pudiéndose, si fuera necesario, replantear la configuración final de equilibrio en planta de la playa.

1.2 Playas de Xivares, Arbeyal, Poniente y Peñarrubia.

Aunque los estudios de impacto ambiental concluyen que estas playas no sufrirán modificaciones relevantes de su equilibrio en planta, que pudieran poner en peligro su estabilidad, deberá realizarse un seguimiento batimétrico al objeto de verificar esta hipótesis.

Para ello, se realizará una batimetría inicial de detalle de cada playa, que será tomada como situación de referencia, y batimetrías de seguimiento anuales. Estas batimetrías se realizarán con la misma metodología que la descrita en la Condición 1.1 para la playa de San Lorenzo. El número de perfiles para cada una de ellas es el siguiente:

Playa de Xivares: Un perfil junto a cada apoyo lateral de la playa y otro a 50 metros de ellos. Tres perfiles más distribuidos de forma que cubran el resto de la playa, es decir, uno en el centro de la misma y otro a cada lado, a unos 200 metros.

Playas de Arbeyal, Poniente y Peñarrubia: Un perfil junto a cada apoyo lateral de la playa y otro en el centro de la misma.

Estas batimetrías iniciales deberán realizarse antes del comienzo de las obras. Dado que las playas de Arbeyal, Poniente y Peñarrubia son menos sensibles a las obras de ampliación del puerto, las batimetrías de seguimiento establecidas en la Condición 7 no comenzarán hasta que el dique de abrigo haya alcanzado la mitad de su longitud final. En el caso de la playa de Xivares, el seguimiento comenzará cuando lo hagan las obras de ampliación del puerto. Los seguimientos se extenderán hasta cinco años después de finalizadas dichas obras.

Si durante estos seguimientos se detectaran pérdidas de material imputables a las obras de ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria de Gijón llevará a cabo las medidas necesarias para restituir la forma en planta y el perfil transversal.

2. Obtención de arena para la regeneración de playas.

Al objeto de llevar a cabo la regeneración de la playa de San Lorenzo, y las posibles aportaciones al resto de playas, la Autoridad Portuaria de Gijón deberá definir un yacimiento de arenas, garantizando la viabilidad de la extracción y la idoneidad del material. El yacimiento tendrá una capacidad potencial suficiente para la alimentar las playas durante, al menos, cinco años, con una estimación de volumen de aportación anual del lado de la seguridad.

La extracción de arena será objeto de un proyecto concreto que se someterá a la evaluación ambiental que corresponda. Este proyecto deberá estar elaborado, y presentado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para que determine sobre la necesidad de someterlo a evaluación de impacto ambiental, antes del comienzo de las obras.

3. Operaciones de dragado.

Se llevará a cabo una caracterización de los materiales a dragar, efectuada de acuerdo con las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, elaboradas por el CEDEX y adoptadas por el Ente Público Puertos del Estado.

Si el resultado de esta caracterización mostrara que el material a dragar pertenece a las categorías I o II de las citadas Recomendaciones, se procedería, de acuerdo con las mismas y siempre que las características de los sedimentos lo permitan, a dar a dicho material un uso productivo. Este uso será, cuando se trate de categoría I, preferentemente para la regeneración de playas, y, en cualquier caso, como material de relleno en las nuevas explanadas portuarias.

En todo caso, la gestión de los materiales dragados se efectuará de acuerdo con lo dispuesto en las mencionadas Recomendaciones. Si fuera necesario el vertido al mar de estos materiales, se realizaría contando con los permisos y autorizaciones establecidos en la normativa vigente.

4. Relleno de explanadas. Materiales de préstamo. Transporte de materiales.

Las operaciones de relleno, necesarias para conformar las nuevas explanadas portuarias, se realizarán una vez que se haya completado el cierre perimetral de cada una de las explanadas proyectadas.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de explanadas (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado) se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizadas.

La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos del Principado de Asturias competentes en la materia.

Dado el gran volumen de materiales que se van a transportar por vía terrestre y la distancia entre las posibles canteras y la obra proyectada, se deberá elaborar, de acuerdo con el Ayuntamiento de Gijón, un Plan de Gestión Viaria en el que se detallen los horarios e itinerarios para el acceso y salida de los camiones a la obra. Así mismo, los camiones que transporten materiales pulverulentos o que contengan un porcentaje apreciable de los mismos, se deberán cubrir con toldos ajustados durante todo el trayecto.

5. Calidad del agua.

Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de medida de los parámetros utilizados para determinar la calidad del agua en el apartado correspondiente del Estudio de Impacto Ambiental.

Para controlar las características de la turbidez, además de las medidas de este parámetro, se determinarán la concentración de sólidos en suspensión y la transparencia del agua mediante disco de Secchi.

Además de las estaciones de medida señaladas en la Condición 7, y al objeto de minimizar los errores de medida introducidos por las probables alteraciones de las masas de agua, se establecerá una estación de referencia situada en mar abierto, fuera de la influencia de la obra. Las medidas realizadas en esta estación, para cada parámetro, se tomarán como valores de referencia.

Durante la fase de construcción, y a la terminación de ésta, se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental (Condición 7). Cuando el valor medio de las medidas realizadas en cada campaña, para cada parámetro, se desvíen más de un 30 por ciento del correspondiente valor obtenido en esa campaña en la estación de referencia, y ello sea achacable a las obras del puerto, la Autoridad Portuaria de adoptará las medidas precisas para corregir la situación.

Durante la época de baños, se respetará el cumplimiento estricto de los valores guía de la normativa de aguas de baño. En cualquier caso, se respetarán las concentraciones límite establecidas, o que pudieran esta-

blecerse en el futuro, por la normativa relativa a la calidad de las aguas marinas.

La forma en que se realizarán estas medidas, y los puntos en los que se llevarán a cabo, se detallan en la Condición 7.

En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes, de manera que se cumpla la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertidos de productos o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo y París, Londres y Marpol).

6. Emisario de Aboño.

Cualquiera de las posibles configuraciones del dique de abrigo previsto para la ampliación del puerto puede dificultar la dispersión del efluente vertido por el emisario de Aboño, actualmente en ejecución, lo cual podría dar lugar a contaminación fecal en las playas próximas.

Con el fin de satisfacer el criterio guía de calidad de las aguas de baño, fundamentalmente en la playa de Xivares, la Autoridad Portuaria de Gijón llevará a cabo un estudio de dispersión que determine en qué medida se debe modificar el diseño del citado emisario, si fuese necesario, para lograr dicho objetivo.

7. Programa de vigilancia ambiental.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, acreditando la Autoridad Portuaria de Gijón su contenido y conclusiones. Este programa integrará el programa de vigilancia ambiental que figura en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, y verificará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en el mismo. En particular recogerá los siguientes aspectos:

Estabilidad de las playas: Los seguimientos batimétricos anuales de las playas de San Lorenzo, Xivares, Arbeal, Poniente y Peñarrubia se llevarán a cabo con la misma metodología que las correspondientes batimetrías iniciales de detalle descritas en la Condición 1, y se remitirán a la Dirección General de Calidad y Evaluación de Impacto Ambiental en los tres meses siguientes a su realización, la cual tendrá lugar durante los meses de verano.

Calidad del agua: Durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros referidos en la Condición 5. Las estaciones donde se efectuarán estos muestreos, que coincidirán con las de la campaña mencionada en dicha Condición, serán los siguientes: Una al oeste del Cabo Torres, frente a la explanada de Aboño, aproximadamente en la batimétrica de 10 metros; otra estación entre el bajo de las Amosucas y el morro del dique Príncipe de Asturias (aproximadamente en la mitad de esa distancia); otra entre el muelle de la Osa y la península de Santa Catalina (aproximadamente en la mitad de esa distancia); dos estaciones frente a la playa de San Lorenzo, aproximadamente hacia la mitad de la misma, una en la batimétrica de 10 metros y otra en la de 5 metros; estación de referencia señalada en la Condición 5.

Se realizarán tres medidas en cada una de las estaciones de muestreo: superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán quincenalmente durante los dos primeros meses desde el comienzo de las obras. Si durante este tiempo no se registraran modificaciones significativas respecto a los valores de referencia, la frecuencia de muestreo pasará a ser mensual. Las medidas se llevarán a cabo mientras se estén ejecutando las obras y durante los dos años siguientes a la finalización de las mismas. Las medidas de turbidez y parámetros asociados (sólidos en suspensión y transparencia) se realizarán quincenalmente mientras se estén llevando a cabo operaciones de relleno o dragado. Los informes serán semestrales, tanto durante la fase de obras como a partir de su finalización.

Desde los dos años siguientes a la finalización de las obras, y sin obligatoriedad de remitir informes a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recomienda que la Autoridad Portuaria de Gijón diseñe un programa de vigilancia que, además de las medidas que estime necesarias para el correcto desarrollo de las actividades portuarias y la seguridad en el tráfico marítimo, incluya la realización de campañas semestrales de medida de estos parámetros.

8. Documentación adicional.

La Autoridad Portuaria de Gijón remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras,

un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Los documentos referidos son los siguientes:

Batimetrías iniciales de detalle, referidas en la Condición 1.

Proyecto de regeneración de la playa de San Lorenzo, citado en la Condición 1.1.

Proyecto de extracción de arena al que se alude en la Condición 2.

Caracterización de los sedimentos a dragar, citada en la Condición 3.

Plan de Gestión Viaria, señalado en la Condición 4.

Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua, reseñada en la Condición 5.

Estudio de dispersión mencionado en la Condición 6.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la Condición 7.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 12 de enero de 2004.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM)	—
Dirección General de Costas (MIMAM)	X
Dirección General de Recursos Pesqueros (MAPA)	X
Dirección General de la Marina Mercante	X
Dirección General de Calidad Ambiental (Principado de Asturias)	X
Dirección General de Pesca (Principado de Asturias)	—
Dirección General de Cultura (Principado de Asturias)	X
Dir. Gral. Recursos Naturales y Protección Ambiental (Principado de Asturias)	X
Dir. Gral. de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Principado de Asturias)	—
Instituto Español de Oceanografía (MCYT)	X
Centro de Experimentación Pesquera	—
Ayuntamiento de Gijón	X
Cofradía de Pescadores Virgen de la Soledad	—
Ecologistas en Acción	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Coordinadora Ecologista d'Asturies (Comisión de Especies Naturales)	—
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza	—
Greenpeace	—

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas indica que el aumento de tráfico marítimo supondrá una mayor contaminación de la costa y una mayor probabilidad de vertidos accidentales. Destaca los efectos del proyecto sobre el paisaje. Manifiesta que la ejecución del proyecto implica la ocupación del fondo marino, por lo que se necesita hacer un estudio bionómico de la zona ocupada. Considera necesario determinar la procedencia de los materiales de relleno. Señala que se debe analizar la posible influencia del proyecto sobre la estabilidad de las playas próximas, en especial la playa de San Lorenzo.

La Dirección General de Recursos Pesqueros, Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) considera necesario analizar las posibles repercusiones económicas y sociales del proyecto, ya que éste afectará a los caladeros de pesca artesanal y de bajura.

La Dirección General de la Marina Mercante manifiesta que se debe cuantificar y caracterizar el material de dragado y, posteriormente, determinar su destino.

La Dirección General de Calidad Ambiental solicita que se le remita el estudio de impacto ambiental a fin de poder precisar las posibles sugerencias ambientales a realizar.

La Dirección General de Cultura aprecia una enorme agresividad del proyecto tanto sobre la península de Torres como sobre el entorno natural,

fuertemente degradado en la actualidad, donde se enclava el Castro romano de la Campa de Torres.

La Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental considera necesario estudiar el efecto de los depósitos de minerales sobre el incremento de partículas en suspensión y su arrastre por el viento, así como su efecto sobre la calidad de las aguas. Indica que el impacto visual se debe analizar, además de desde los núcleos de población, desde diversos puntos de la costa. Sugiere que se estudien los efectos sobre las poblaciones de cetáceos y las poblaciones de aves. Señala que se debe estudiar la posible modificación de las corrientes costeras y su efecto sobre la sedimentación en las playas y los hábitats costeros.

El Instituto Español de Oceanografía opina que la memoria resumen recoge todos los impactos previsibles, y sugiere que se tengan en cuenta las posibles repercusiones económicas y sociales del proyecto, especialmente en lo que se refiere a la desaparición de caladeros de pesca artesanal y de bajura.

El Ayuntamiento de Gijón manifiesta que si la alternativa elegida interfiriera con el Plan de Saneamiento Integral de Gijón, en el proyecto definitivo se deberían introducir las modificaciones precisas para que la calidad de las aguas de baño se mantenga en los parámetros de diseño de dicho Plan. Pide que se determine la procedencia de los materiales de relleno. Propone el denominado acceso norte como el idóneo para la salida de mercancías del puerto. Considera necesario que el estudio de impacto ambiental incluya medidas correctoras y un programa de vigilancia ambiental. Solicita que técnicos especialistas estudien la posible interacción del proyecto con el Parque Arqueológico de la Campa de Torres.

ANEXO II

Descripción del proyecto

La actual disposición del dique Príncipe de Asturias y del contradique exterior del muelle de Minerales, junto con la llegada al puerto de buques cada vez de mayor porte, hacen que la operatividad portuaria se vaya reduciendo al no disponerse espacio suficiente para las maniobras de los grandes buques graneleros.

En la actualidad, el calado autorizado para los mayores bulkcarriers es de unos 17,4 metros. El puerto tiene como meta superar los 18,2 metros, lo que permitiría el acceso a los buques de gran porte, con el consiguiente descenso de fletes, lo que haría posible consolidar el tráfico de transbordos.

El calado del buque se relaciona con la profundidad de la canal y de la dársena, pero además es un indicador de la carga y, por tanto, de las fuerzas a aplicar en la frenada del buque y la longitud de su recorrido. Estos dos factores determinan que, en condiciones meteorológicas adversas, el buque tenga que permanecer fondeado, esperando condiciones favorables, lo que implica coste directo de demora (o su repercusión en el flete) y un incremento de los seguros.

Por otra parte, el arranque del dique Príncipe de Asturias y el muelle Norte configuran, junto con los muelles de Langreo y 1.ª alineación de Ribera, un punto crítico del puerto, por el que discurren viales, conducciones, cintas, etc. que hacen del mismo un auténtico cuello de botella que obliga a crear una cierta explanada por el lado exterior del dique.

En consecuencia, el crecimiento de la flota granelera, los condicionantes de maniobrabilidad de estos buques y la escasez actual de superficies de depósito son razones suficientes para que la Autoridad Portuaria de Gijón se plantee la ampliación del puerto.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Gijón-Musel, aprobado por Orden de 10 de diciembre de 1999, comprende la delimitación de la nueva zona de servicio. De esta manera se agotan las posibilidades de ampliación hacia tierra.

Como consecuencia de lo anterior, cualquier incorporación de superficie emergida deberá generarse ganando terrenos al mar. Esta posibilidad queda contemplada en el Plan de Inversiones del Puerto para el período 1999-2004, que incluye, entre otras actuaciones, la creación de un nuevo dique al norte del actual Príncipe de Asturias.

De cara a esta ampliación, la Autoridad Portuaria de Gijón realizó un estudio de alternativas a partir de la construcción de una nueva dársena adosada al cabo Torres, al norte del dique Príncipe de Asturias. Se consideraron ocho alternativas, siete con la bocana abierta hacia el este y una hacia el oeste. Como resultado del estudio, en el que se tuvieron en cuenta los aspectos ambientales, técnicos, funcionales y operativos, se eligió la denominada alternativa 3C. Posteriormente, el Ente Público Puertos del Estado propuso la consideración de dos nuevas alternativas, denominadas Este y Oeste, cuya configuración se asemeja, de alguna manera, a la de las alternativas 2A y 3A de las inicialmente consideradas por la Autoridad Portuaria de Gijón.

Las características principales de las alternativas finalmente propuestas se describen a continuación:

Alternativa 3C:

La disposición en planta de esta alternativa para la ampliación del puerto de Gijón se plantea como solución global, definiendo así la situación del puerto en un plazo de aproximadamente quince años. Las actuaciones principales del proyecto son las siguientes:

Dique de abrigo: La construcción del dique de abrigo constituye el primer paso obligado para la ampliación del puerto de Gijón según la solución recomendada. El dique de abrigo exterior parte desde el cado de Torres (punta Pequeña) hasta alcanzar el bajo de las Amosucas, con unos 4.805 metros de longitud total.

La forma en planta del dique exterior presenta seis alineaciones bien diferenciadas y con distintas tipologías constructivas, las cuales ofrecen, para cada uno de los tramos definidos, unas óptimas condiciones de abrigo, una menor interacción con la ruta de aproximación así como el menor coste por metro lineal de obra de abrigo. A continuación se detallan las principales características de los diferentes tramos:

Tramo I. Arranque cabo Torres. Presenta una orientación WSW-ENE y una longitud de 300 metros, con un calado que oscila entre 5 y 15 metros. Se plantea como dique en talud con un manto principal de bloques de hormigón de 90 toneladas, espesor de 6,8 metros y pendiente 2:1. Se proyecta con dos mantos secundarios: el primero de bloques de hormigón de 10 toneladas y el segundo a base de escollera de 600-800 kilogramos. El núcleo está compuesto por material todo uno de 50-100 kilogramos. La superestructura del dique en talud está constituida por un espaldón cuya cota de coronación se encuentra a +14 metros y el francobordo tiene una altura de 12,25 metros.

Si bien en el anteproyecto se propone para este tramo una tipología en talud, se recomienda que en el proyecto constructivo se estudie la sustitución de esta tipología por la de dique vertical, al objeto de reducir costes, manteniendo la sección de dique en talud para los cambios de alineación y a lo largo del bajo de las Amosucas.

Tramo II. Tramo Torres. Presenta una orientación SSW-NNE y una longitud de 475 metros, con un calado que oscila entre 5 y 15 metros. Se plantea como dique en talud con un manto principal de bloques de hormigón de 90 toneladas, espesor de 6,8 metros y pendiente 2:1. Dispone de dos mantos secundarios: el primero de bloques de hormigón de 10 toneladas y el segundo a base de escollera de 600-800 kilogramos. El núcleo está compuesto por material todo uno de 50-100 kilogramos. La superestructura del dique en talud está constituida por un espaldón cuya cota de coronación se encuentra a +14 metros y el francobordo tiene una altura de 12,85 metros.

Tramo III. Tramo Torres. Esta alineación es curva, arrancando del final del tramo anterior con un radio de 800 metros, la longitud es de 675 metros y el calado de 20 metros. Se plantea como dique en talud con un manto principal de bloques de hormigón de 145 toneladas, espesor de 8 metros y pendiente 2:1. Se proyecta con dos capas: un manto secundario de bloques de hormigón de 10 toneladas y un segundo manto secundario formado por escollera de 600-800 kilogramos. El núcleo está compuesto por material todo uno de 50-100 kilogramos. La superestructura del dique en talud está constituida por un espaldón cuya cota de coronación se encuentra a +20 metros y el francobordo tiene una altura de 16,30 metros.

Tramo IV. Tramo Norte. Presenta una orientación WSW-ENE y una longitud de 800 metros, con un calado que oscila entre 20 y 25 metros. Se plantea como dique vertical con un cajón de 35 metros de eslora, 31,84 metros de manga y 27,95 metros de puntal. La banqueta de cimentación tiene un ancho en su base de 78 metros, está constituida por un manto principal de bloques de hormigón de 10 toneladas. El núcleo está compuesto por material de escollera de 600-800 kilogramos. La superestructura del dique vertical está formada por un espaldón cuya cota de coronación se encuentra a +24 metros.

Tramo V. Tramo Norte. Mantiene la orientación WSW - ENE del tramo anterior, con una longitud de 850 metros y un calado que oscila entre 25 y 28 metros. Se plantea como dique vertical con un cajón idéntico al del tramo anterior. La banqueta de cimentación tiene un ancho en su base de 85,2 metros, está constituida por un manto principal de bloques de hormigón de 10 toneladas. El núcleo está compuesto por material de escollera de 50 - 100 kilogramos. La superestructura del dique vertical está formada por un espaldón con cota de coronación a +24 metros.

Tramo VI. Tramo Amosucas. Esta alineación es curva, arrancando del final del tramo anterior con un radio de 1.100 metros, la longitud es de 975 metros y el calado de 28 metros. Se plantea como dique en talud con un manto principal de bloques de hormigón de 145 toneladas,

espesor de 8 metros y pendiente 2:1. Se proyecta con dos capas: un manto secundario de bloques de hormigón de 10 toneladas y un segundo manto secundario formado por material de escollera de 600 - 800 kilogramos. El núcleo está compuesto por material todo uno de 50 - 100 kilogramos. La superestructura del dique en talud está constituida por un espaldón cuya cota de coronación se encuentra a +20 metros y el francobordo tiene una altura de 16,35 metros.

Tramo VII. Tramo Amosucas. Presenta una orientación NNW - SSE y una longitud de 795 metros, con un calado que oscila entre 20 y 25 metros. Se plantea como dique en talud con un manto principal de bloques de hormigón de 90 toneladas, espesor de 6,8 metros y pendiente 2:1. Dispone de dos mantos secundarios: el primero de bloques de hormigón de 10 toneladas y el segundo a base de escollera de 600 - 800 kilogramos. El núcleo está compuesto por material todo uno de 50 - 100 kilogramos. La superestructura del dique en talud está constituida por un espaldón cuya cota de coronación se encuentra a +12,5 metros y el francobordo tiene una altura de 10,7 metros.

Tramo VIII. Morro. Tiene una orientación NNW - SSE y una longitud de 100 metros, con un calado que oscila entre 20 y 25 metros. Se proyecta como una estructura en talud con un manto principal de bloques de hormigón de 90 toneladas, pendiente 1,5:1 y una cota de coronación de +12,5 metros.

Explanadas y muelles: A continuación se describen las obras que se realizarán en la zona de agua abrigada por el dique exterior, y que darán lugar a los diferentes muelles y explanadas portuarias que conformarán la ampliación del puerto de Gijón. Con la alternativa propuesta se consigue un total de 4.450 metros de muelle con calados comprendidos entre 20 y 30 metros, y anchura superior, en su mayoría, a 400 metros. Se generan cerca de 210 hectáreas de superficie de tierra, siendo la superficie de agua disponible superior a 200 hectáreas.

Los muelles se plantean como una estructura vertical con un cajón de hormigón de 35 metros de eslora, 14,76 metros de manga y 27,75 metros de puntal. La banqueta de cimentación está constituida por material de escollera de 600 - 800 kilogramos con un espesor de 2 metros y pendiente 2:1. La superestructura corona a la cota +7,25 metros. El pedraplén del trasdós tiene un ancho de 38,4 metros, 27,75 metros de espesor y pendiente 1:1.

Al igual que con el dique de abrigo, la descripción de las características de estas obras se hace según los tramos en que se han dividido las obras interiores.

Tramo IX. Explanada Torres. La ejecución de la explanada anexa al cabo Torres, de una superficie aproximada de 21,5 hectáreas, puede llevarse a cabo de forma simultánea con el avance de los primeros tramos del dique exterior, ya que estos proporcionarían el abrigo necesario para el desarrollo de las obras. De esta forma podría emplearse como plataforma de trabajo para llevar a cabo la construcción de las obras de abrigo, quedando, una vez finalizadas las obras, englobada dentro del muelle Torres. El volumen de material de relleno necesario para conformar esta superficie asciende a 3.000.000 de metros cúbicos.

Tramo X. Explanada Muelle de Torres. Este tramo constituye el nuevo muelle de Torres, adosado a la segunda alineación del dique exterior, al oeste de la nueva dársena. Se extiende en una longitud aproximada de 1.450 metros, desde el muelle Príncipe de Asturias hasta la alineación norte del dique de abrigo. La superficie de tierra que se obtiene es superior a 55,5 hectáreas, siendo la longitud de muelle de 850 metros, con calados naturales para el atraque de 20 metros. El volumen de material de relleno necesario es de unos 11.500.000 de metros cúbicos.

Tramo XI. Muelle Príncipe de Asturias. Este muelle está adosado al dique del mismo nombre por su cara norte. Tiene una longitud aproximada de 910 metros, toda ella útil para el atraque, obteniéndose una superficie de 22,5 hectáreas, variando los calados naturales para los atraques entre 20 y 22 metros. El volumen de material de relleno necesario es de unos 5.300.000 de metros cúbicos.

Tramo XII. Explanada Muelle Norte (1er tramo). El muelle Norte está adosado a las alineaciones principales del dique de abrigo exterior, y su longitud aproximada es de 1.950 metros aportando una superficie de tierra de 81 hectáreas, estas dimensiones aconsejan dividirlo en dos tramos. El primero de ellos, situado al oeste, tiene una forma en planta totalmente rectangular, con una longitud de 1.100 metros que proporcionan una superficie de 39,5 hectáreas. Toda su longitud es útil como línea de atraque, con calados naturales que oscilan de 20 a 25 metros. El volumen de material de relleno necesario es de 11.850.000 de metros cúbicos aproximadamente.

Tramo XIII. Explanada Muelle Norte (2.º tramo). Este tramo, de forma en planta sensiblemente trapezoidal, viene a completar la configuración final del muelle Norte. Tiene una longitud de 1.250 metros, de los que 1.000 son de muelle de atraque, que proporcionan una superficie aproximada de 41,5 hectáreas. Los calados naturales a lo largo de toda la línea

de atraque son superiores a 25 metros. El volumen de material de relleno necesario es de 13.250.000 de metros cúbicos.

Tramo XIV. Explanada Muelle Amosucas. El muelle Amosucas está adosado al tramo final del dique de abrigo exterior, y su longitud aproximada es de 750 metros, que proporcionan una superficie de tierra de 25 hectáreas. Toda su longitud es útil como línea de atraque, con calados naturales superiores a 25 metros en toda su longitud. El volumen de material de relleno necesario es de 6.500.000 de metros cúbicos aproximadamente.

Dragados: Los trabajos de dragado a ejecutar en las obras de ampliación del puerto de Gijón comprenden los tipos siguientes:

Dragado de la banqueta de cimentación de la alineación de muelle proyectada hasta la cota -25 metros, con una longitud total de 821,57 metros y una anchura de 22,76 metros. La batimetría a lo largo de la zona de dragado varía entre -21 y -25 metros.

Dragado de una calle de 296 metros de anchura, paralela a la alineación del muelle hasta la batimétrica de -23 metros, coincidente con el calado del muelle proyectado, y necesaria para la correcta maniobra de los buques. Las batimétricas a lo largo de la zona de dragado varían entre -21 y -25 metros.

Dragado del bajo denominado «Piedra de la Concha», situado en el centro de la dársena proyectada, hasta la cota -23 metros regularizándolo con la calle antes citada. Las dimensiones del área a dragar son de 380 metros de largo por 170 metros de ancho. La batimetría del bajo se sitúa entre -17 y -20 metros.

Dragado de arena en el pie de la cimentación del dique en talud, en sus tramos Torres y Amosucas.

De esta forma, teniendo en cuenta la batimetría de la zona y las cotas de dragado, resultan los siguientes volúmenes:

Dragado en roca: 219.200 metros cúbicos.

Dragado de gravas superficiales: 113.655 metros cúbicos.

Dragado de arenas superficiales: 42.500 metros cúbicos.

Fases del proyecto constructivo: El proyecto constructivo de la ampliación del puerto de Gijón, definido por la solución que se acaba de describir, se plantea en un plazo global de quince años.

Dadas las dimensiones de la obra proyectada y las limitaciones impuestas por la climatología de la zona, resulta imprescindible considerar el proyecto constructivo en distintas fases. Concretamente las dos fases que se detallan a continuación:

Una primera fase, con un plazo estimado de duración de seis a siete años, en donde se procede primeramente a la construcción del dique de abrigo sobre el que se apoya el resto de la geometría portuaria prevista, y que, además de dar refugio a los buques, permite llevar a cabo las obras de ampliación en condiciones de seguridad. Durante esta primera fase también se acomete la construcción del muelle Torres y del primer tramo del muelle Norte.

En la segunda fase de la ampliación, con un plazo de ejecución previsto entre ocho y nueve años, se lleva a cabo la construcción de los muelles siguientes: segundo tramo del muelle Norte, muelle Amosucas y muelle Príncipe de Asturias.

Alternativa Este: La solución Este queda configurada por la realización de un nuevo dique de abrigo, que partiendo desde la zona oriental del Cabo Torres da lugar a la formación de una dársena abrigada respecto de los oleajes predominantes del cuarto cuadrante. La nueva dársena queda, por lo tanto, enmarcada entre este nuevo dique que la rodea por el oeste y el norte, y el dique Príncipe de Asturias por el lado sur. El abrigo de los oleajes del primer cuadrante se completa con un dique auxiliar, perpendicular al tramo final del nuevo dique exterior. En los bordes norte y oeste de la nueva dársena se configuran nuevas explanadas terrestres de servicio portuario con base en relleno de material de cantera o procedente de residuos mineros. La dársena así formada posee una planta sensiblemente cuadrada de 1.100 x 1.100 metros. Esta alternativa plantea dos variantes, Este-1 y Este-2, que únicamente difieren entre sí en los accesos terrestres al puerto, por lo que, a efectos de esta Declaración, se consideran una sola alternativa.

En el anteproyecto se incluye también el relleno de la dársena más interior del puerto del Musel, con objeto de lograr una mejor accesibilidad a las nuevas instalaciones y a las existentes en el muelle Marcelino León.

A continuación se describen las principales obras que dan lugar a esta alternativa:

Dique de abrigo Norte: El objeto principal de este dique es la protección de la dársena y de las explanadas terrestres frente a la acción de los

oleajes de componente norte. Dado que en el lado interior de este dique se prevé la creación de explanadas de operación portuaria, su diseño deberá tener en cuenta tanto la estabilidad como el grado de rebasabilidad del oleaje por encima de su coronación y la transmisión de energía a través de su estructura.

El dique de abrigo se proyecta con dos tramos distintos, cada uno de ellos con diferente tipología estructural, seleccionados y diseñados en función de su posición y de la energía del oleaje que llega a cada uno de ellos. Su arranque tiene lugar en un punto del frente este del macizo de Cabo Torres, y presenta tres alineaciones:

La primera alineación parte con orientación N-32.ºE de forma paralela a la protuberancia más oriental del cabo, creando entre ambas un canal de unos 50 metros de anchura aproximadamente. Su longitud es de 180 metros.

La segunda alineación recta, que se adentra en el mar con una orientación W-88.ºN, presenta una longitud total de 850 metros, y discurre por zonas de fondo con profundidades comprendidas entre 5 y 22 metros.

La tercera alineación forma un ángulo de 75 grados con la anterior, tomando una orientación N-74.ºE, y tiene una longitud de 1.640 metros. Discurre por zonas de 22 a 29 metros de profundidad.

Teniendo en cuenta las tres alineaciones rectas descritas y los dos tramos circulares de acuerdo entre ellas, la longitud total del dique es de 2.800 metros.

Entre el extremo del dique y la baliza que señala el límite navegable del lado oeste del bajo de las Amosucas, se puede situar en dirección norte-sur un canal navegable de más de 450 metros de anchura.

Estructuralmente, el dique se divide en dos tramos con capacidad resistente creciente en función de la mayor profundidad de los fondos por los que discurre y la orientación respecto del oleaje incidente. En una primera aproximación el diseño estructural de ambos tramos será de tipo en talud, con mantos de protección de bloques de 90 y 140 toneladas, aproximadamente.

Como variante a esta tipología, es posible considerar que el segundo tramo tenga una solución estructural de tipo monolítico con base en cajones prefabricados de hormigón, cimentados sobre banqueta de escollera. Esta solución, de mayor complejidad, presentaría las ventajas relativas de requerir una cantidad inferior de material de todo uno, de menor ocupación de fondos, y de poder reducir los plazos de ejecución de las obras. Del lado contrario, la solución presenta mayores riesgos de ejecución y origina mayores niveles de agitación en el entorno exterior.

Dique Este: La función de este dique es la protección de la nueva dársena exterior de la agitación originada por los oleajes de componente este. Su primer tramo constituye el cierre del lado este de la explanada de muelle adosado al dique norte.

La longitud total del dique es de 750 metros y queda orientado según una dirección perpendicular a la tercera alineación del dique norte, esto es, E-74.ºS. Su arranque se sitúa a 300 metros de distancia del morro del dique norte.

En sus primeros 400 metros el dique queda trasdosado por los terrenos del Muelle Norte. El tramo final del dique, de 350 metros, es susceptible de ser utilizado como muelle de atraque por su lado interior. En razón de esta diversa función, el dique se puede dividir en dos tramos:

El primer tramo se diseña con una estructura de tipo talud con núcleo de todo uno de cantera y manto de protección de bloques paralelepípicos de 30 toneladas de peso unitario.

El segundo tramo del dique se diseña con una estructura de tipo mixto monolítico-talud. El motivo de este diseño obedece a la conveniencia de compatibilizar la posibilidad de utilización de la parte posterior del dique con el carácter de muelle de atraque, y de poseer un paramento frontal exterior que minimice la reflexión del oleaje, a efectos de mejorar las condiciones de la maniobra de acceso de los buques.

Muelle Norte: El presente anteproyecto incluye la construcción de una alineación de muelle, denominada Muelle Norte, que discurre de forma paralela a la tercera alineación del dique norte originando una explanada de 400 metros de anchura.

La longitud total del muelle es de 1.070 metros. En su extremo oeste se dispone un tación de 40 metros de anchura, preparado para la colocación de una rampa ante una eventual utilización para una operación de tipo Ro-Ro. Su extremo este enlaza con el segundo tramo del Dique Este.

La estructura del muelle está constituida sobre la base de 32 cajones prefabricados de hormigón armado, cimentados sobre una banqueta de escollera.

Ribera Oeste: La ribera oeste de la nueva dársena exterior se encuentra parcialmente protegida de los oleajes exteriores, ya que, sobre todo en

su zona más meridional, recibe los oleajes de componente este de forma casi directa. Por esta razón, y para lograr el objetivo de disminuir la agitación de la dársena, se evita la disposición de un muelle de atraque de tipo monolítico y continuo, y se sustituye por una ribera en talud de mayor capacidad para atenuar la energía de las olas. Los atraques que se instalen a lo largo de esta ribera, se harán en la modalidad de terminales sobre cajones o pilas aislados, complementados con los duques de alba auxiliares para el amarre.

El frente de la ribera se separa una distancia mínima de 500 metros del punto más occidental del Cabo Torres, dejando, en consecuencia, una anchura operativa de 450 metros en su punto más angosto. Con esta posición del muelle de ribera oeste, el espejo de agua de la dársena posee una anchura próxima a 1.100 metros. Esta dimensión confiere un elevado grado de seguridad a la maniobra de acceso de los buques aún en los casos de emergencia en condiciones meteorológicas desfavorables, ya que se dispone de una distancia de parada equivalente, superior a 3,4 veces la eslora del buque máximo de proyecto.

La longitud total del frente de ribera oeste es de 1.100 metros, dividida en dos tramos de 900 y 200 metros respectivamente.

La tipología estructural del primer tramo corresponde a la de un borde en talud con un núcleo trapezoidal de todo uno de cantera, necesario para su construcción previa al posterior relleno. El segundo tramo de la ribera oeste, situado en su extremo sur, se corresponde con el acuerdo con la ribera sur y tiene una longitud de 200 metros. Esta zona se diseña con el objetivo especial de servir de punto de máxima absorción de la energía del oleaje y evitar la formación de un nodo reflejante.

Ribera Sur: La ribera sur responde al objetivo de ampliar la anchura operativa del muelle Marcelino León, dando la posibilidad de dar soporte a nuevas instalaciones de parvas y cintas de transporte de minerales. De esta forma, la ribera se adelanta 100 metros de forma paralela al paramento del espaldón del dique Príncipe de Asturias, para dar lugar a una explanada terrestre ganada mediante relleno.

Hay que tener presente que con la construcción del Dique Norte, el dique Príncipe de Asturias habrá quedado protegido de manera casi total de la incidencia de los oleajes predominantes, por lo que su espaldón podrá ser demolido para dar continuidad a la explanada hoy existente en su lado sur con la que ahora se crea.

En el diseño que se propone, la ribera sur tiene un frente de 450 metros que podría ampliarse fácilmente si así se requiriera. Su estructura, dado que va a seguir sometido a la acción de los temporales de componente este, tiene un manto de protección de bloques paralelepípedicos de 30 toneladas.

Terminales de atraque: Emplazadas en la zona norte de la ribera oeste, se diseñan dos terminales aisladas para el atraque de buques de transporte de productos petrolíferos de 30.000 TPM (toneladas de peso muerto).

Cada terminal consta de las siguientes infraestructuras elementales:

Plataforma de operación en la que se disponen, entre otras instalaciones, los brazos de descarga.

Dos duques de alba para soporte de defensas de atraque.

La separación entre los ejes de ambas terminales es de 270 metros, quedando el eje de la más septentrional de ellas separado 300 metros de la alineación del frente del Muelle Norte.

Explanadas: Las explanadas terrestres que se crean en los recintos generados por los diques, muelles y riberas descritos en los puntos anteriores, son las siguientes:

Explanada norte: Se encuentra limitada por la tercera alineación del Dique Norte, el Muelle Norte y el Dique Este. Da servicio directo al Muelle Norte y tiene una superficie total de 450.000 metros cuadrados.

Explanada oeste: Está limitada por el frente oriental del macizo de Cabo Torres, el tramo de arranque del dique Príncipe de Asturias y el borde de ribera oeste. Dará servicio a las terminales de productos petrolíferos y soporte a las infraestructuras de comunicación de la nueva dársena con la zona del Musel. Se le asocia una superficie de 481.000 metros cuadrados.

Explanada sur: Queda comprendida entre el borde de ribera sur y el dique Príncipe de Asturias. Da servicio complementario a la explanada de manejo de graneles sólidos que se encuentra operativa en el muelle Marcelino León. Se le asocia una superficie próxima a 60.000 metros cuadrados.

En total, la superficie de explanada terrestre ganada al mar con esta alternativa se cifra en 1.483.000 metros cuadrados, aproximadamente. No se considera incluida la explanada de 5,4 hectáreas, correspondiente a la ampliación prevista de la explanada de Aboño para la implantación de una central de regasificación.

Para conformar las nuevas explanadas, el anteproyecto estima en 30.544.846 metros cúbicos el volumen necesario de material de relleno general.

Dragados: En el diseño de la planta de las obras que constituyen esta alternativa de ampliación se ha tenido en cuenta la optimización de las operaciones de dragado, ya que, según los indicios geológicos de la zona, es posible que el sustrato rocoso de los fondos marinos se encuentre relativamente alto, aún en las zonas cubiertas por capas de materiales no consolidados.

Se prevé la necesidad de realizar actuaciones de dragado en dos zonas:

Bajo de la Concha.

Base cimentación del Muelle Norte.

Los volúmenes previstos ascienden a 125.000 metros cúbicos de dragado de gravas, arenas y materiales sueltos, y 600.000 metros cúbicos de dragado en roca.

Accesos terrestres: A continuación se describen los accesos al puerto previstos en esta alternativa, si bien sus correspondientes proyectos constructivos no son objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Dentro de la alternativa Este se contemplan las siguientes actuaciones esenciales sobre la red de transporte por ferrocarril:

Creación de una estación ferroviaria en el Muelle Norte desde la que se evacuen las mercancías gestionadas en dicho muelle y las que se reciban en el ramal del Borde Oeste.

Creación de un ramal de línea de FEVE en túnel para la conexión con la nueva estación ferroviaria en el Muelle Norte. Precisa de la construcción de un túnel de 360 metros con sección circular de 5,25 metros de radio y una vía.

Enlace de la línea de RENFE desde la estación de Musel con la estación ferroviaria del Muelle Norte. La conexión con la estación de Aboño se realizará a través del túnel actual.

A partir de estas actuaciones se abordan las siguientes modificaciones sobre la red actual:

Se conserva la terminal ferroviaria de la zona de Jove con objeto de regular la actividad de las terminales del Muelle de la Osa.

Se suprime el ramal de acceso por la zona urbana del Cerillero.

En cuanto a los accesos por carretera, la Alternativa Este parte de la premisa de conseguir un mejor grado de conexión entre la zona portuaria del Musel y la nueva dársena portuaria exterior con la zona de Aboño; en donde se ubican una gran parte de las explanadas de almacenamiento de los productos desembarcados e importantes industrias.

La consecución de este objetivo puede dar lugar a dos variantes, basadas en los siguientes planteamientos:

Variante 1: Se rediseña el sistema de accesos potenciando la comunicación entre la zona de Musel y la zona de Aboño a través de dos nuevos túneles de carretera que complementan el ya existente, y suprimiendo el acceso al Musel a través de las avenidas urbanas.

Variante 2: Se mantiene el esquema general de accesos al Musel y se conecta esta zona con la nueva dársena norte por medio de la extensión del viario interior del puerto.

En el caso de la Variante 1, se requiere la potenciación de la carretera que enlaza con la AS-19 en la zona de El Empalme y penetra en la explanada de Aboño. El túnel actual que lleva esta vía a la entrada norte del Musel, y que posee dos carriles y tiene doble sentido, se debe complementar con un nuevo túnel carretero que permita separar los tráfico de entrada y salida. Esta nueva conexión comprende dos túneles que se abren en la zona de contacto de la actual defensa marítima de la explanada de Aboño, y con una traza rectilínea y paralela desembocan en la nueva explanada afecta al borde de ribera oeste de la nueva dársena exterior.

La longitud de cada uno de ellos es de 480 metros y se diseñan con una sección semicircular de 6,26 metros de radio, que dará capacidad para dos carriles de circulación de 3,50 metros.

Con ello se consigue incrementar notablemente la capacidad de evacuación de mercancías del puerto, y, especialmente, de la nueva zona norte de ampliación. La separación de los tráfico de entrada y salida incrementa la seguridad en el transporte de mercancías.

La Variante 2 propone un nuevo corredor para el acceso directo a los Muelles de la Osa y, en general, a los de la zona sur del Musel. Este nuevo trazado, que discurriría entre el barrio de Cerillero y de Jove, integraría los parques de la zona (Jirafa y Lauredal) y, lo que es más relevante, liberaría de tráfico portuario las travesías urbanas de la Avenida Argentina y del Príncipe de Asturias.

Alternativa Oeste: La solución Oeste queda configurada por la realización de un nuevo dique de abrigo que, partiendo desde la zona de Aboño, rodea el Cabo Torres y da lugar a la formación de una dársena abrigada respecto de los oleajes predominantes del cuarto cuadrante. La nueva dársena queda, por lo tanto, enmarcada entre este nuevo dique que la rodea por el lado noroeste, el Macizo de Torres por el lado oeste y el dique Príncipe de Asturias por el sur. El abrigo de los oleajes del primer cuadrante se completa con un dique auxiliar, perpendicular al tramo final del nuevo dique exterior. En los bordes norte y oeste de la nueva dársena se configuran nuevas explanadas terrestres de servicio portuario con base en relleno de material de cantera o procedente de residuos mineros. La dársena así formada posee una planta sensiblemente cuadrada de 1.200 x 1.200 metros.

En el anteproyecto se incluye también el relleno de la dársena más interior del puerto del Musel, con objeto de lograr una mejor accesibilidad a las nuevas instalaciones y a las existentes en el muelle Marcelino León.

Con la configuración general que se ha descrito para la alternativa Oeste, las principales obras que comprende la actuación son muy similares a las que se han descrito en los puntos precedentes para la alternativa Este. Las principales diferencias radican en las siguientes actuaciones:

Dique de abrigo Norte: Su arranque se produce en un punto del frente de la defensa de la explanada prevista en la zona de Aboño para la ubicación de la central de regasificación, a unos 120 metros de su contacto con el macizo del Cabo Torres.

La primera alineación recta, que se adentra en el mar con una orientación N-37.º-E, presenta una longitud total de 1.120 metros. Discurre por zonas de fondo con profundidades comprendidas entre 10 y 22 metros. La segunda alineación es similar a la de la alternativa Este, si bien con una longitud de 1.450 metros, siendo, pues, la longitud total de 2.570 metros.

Dique Este: Mantiene las mismas funciones y características ya descritas en la alternativa Este, aunque ahora la longitud total del dique es de 850 metros.

Muelle Norte: La longitud total del muelle, en esta alternativa, es de 1.120 metros.

Ribera Oeste: En esta solución, el frente de la ribera se separa una distancia mínima de 250 metros desde el punto más occidental del Cabo Torres dejando, por consiguiente, esta anchura operativa en su punto más angosto. Con esta posición del muelle de ribera oeste, el espejo de agua de la dársena posee una anchura próxima a 1.200 metros. Esta dimensión confiere un elevado grado de seguridad a la maniobra de acceso de los buques aún en los casos de emergencia en condiciones meteorológicas desfavorables, ya que se dispone de una distancia de parada equivalente a casi cuatro esloras del buque máximo de proyecto.

La longitud total del frente de ribera oeste es de 1.100 metros, divididos en dos tramos de 900 y 200 metros respectivamente.

Explanadas: Las explanadas terrestres que se crean en los recintos generados por los diques, muelles y riberas descritos en los puntos anteriores, son las siguientes:

Explanada norte: Se encuentra limitada por la segunda alineación del Dique Norte, el Muelle Norte y el Dique Este. Da servicio directo al Muelle Norte y tiene una superficie total de 401.000 metros cuadrados.

Explanada de Torres: Está limitada por el primer tramo del Dique Norte y el macizo del Cabo Torres. Dará soporte a una zona logística y las vías de comunicación de acceso al puerto por la zona de Aboño. Se le asocia una superficie de 146.000 metros cuadrados.

Explanada oeste: Queda comprendida entre el frente este del macizo del Cabo Torres, el arranque del dique Príncipe de Asturias y el Borde de Ribera Oeste. Dará servicio a las terminales de productos petrolíferos y soporte a las infraestructuras de comunicación de la nueva dársena con la zona del Musel. Se le asocia una superficie de unos 668.000 metros cuadrados.

En total, la superficie de explanada terrestre ganada al mar con esta alternativa se cifra en 1.441.000 metros cuadrados, aproximadamente. Dentro de esta cifra no se encuentra incluida la superficie de 5,4 hectáreas correspondiente a la explanada ganada al mar en Aboño, prevista para la implantación de una central de regasificación.

Para conformar las nuevas explanadas, el anteproyecto estima en 26.083.517 metros cúbicos el volumen necesario de material de relleno general.

Dragados: Las zonas y volúmenes de dragado son los mismos que en la alternativa Este.

Accesos terrestres: A continuación se describen los accesos al puerto previstos en esta alternativa, si bien, como ocurría en la alternativa Este,

sus correspondientes proyectos no son objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

La alternativa Oeste contempla una modificación fundamental en el trazado de las vías ferroviarias de servicio del puerto. La construcción del Dique Norte de protección del puerto, rodeando el frente norte del Cabo de Torres, posibilita la conexión directa de la explanada de Aboño con la nueva zona norte del puerto y, a través de ella, con el resto de las zonas portuarias del Musel.

A partir de esta actuación se abordan las siguientes modificaciones sobre la red actual.

Por el corredor que se establece sobre los terrenos ganados al mar por delante del Cabo de Torres se produce el acceso a los terrenos portuarios de la red de RENFE (opcionalmente también de FEVE). El trazado de las vías hacia la zona sur se ve facilitado por el relleno de la dársena interior del puerto del Musel.

Se establece una terminal ferropuertuaria en el nuevo Muelle Norte. Se conserva la terminal ferroviaria de la zona de Jove con objeto de regular la actividad de las terminales del Muelle de la Osa.

Se suprime el ramal de acceso por la zona urbana del Cerillero.

Las modificaciones esenciales que introduce la alternativa Oeste sobre la red de transporte por carretera, se generan en su mayoría por la posibilidad que ofrece el corredor por el norte de Cabo de Torres para establecer una conexión permanente y de gran capacidad, tanto con la zona norte del puerto actual (muelle Marcelino León) y con todas las áreas portuarias que se crean con la nueva ampliación.

Desde este punto de vista y teniendo en cuenta que este acceso por la zona de Aboño podría concentrar la mayor parte del volumen de mercancías que salen y entran al puerto, sería conveniente plantear la posibilidad de mejorar las condiciones de la conexión con la autopista A-8, bien a través de la AS-19 enlazando en Tabaza o bien a través del ramal de Tremeñes.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

En este anexo se resumen los contenidos de los dos Estudios de Impacto Ambiental que figuran en el expediente del proyecto Ampliación del puerto de Gijón. En dichos estudios se describe la situación preoperacional y se analizan las diferentes acciones del proyecto identificando y evaluando los previsible impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos.

Estudio de Impacto Ambiental correspondiente a la alternativa 3C: Este Estudio de Impacto Ambiental se elaboró conforme a las distintas etapas de redacción del proyecto, comprendiendo tres fases. La primera fase tuvo como objetivo proporcionar un conjunto de criterios ambientales, que, junto con los criterios de carácter técnico, sirvieron para el planteamiento de las alternativas. En la segunda fase se planteó como objetivo la ordenación de las alternativas por su comportamiento con el entorno. Seleccionada la alternativa y redactado el correspondiente anteproyecto, en la tercera fase del Estudio se llevó a cabo la identificación y valoración de los impactos, así como la propuesta de medidas protectoras y plan de vigilancia ambiental.

En la redacción del Estudio de Impacto Ambiental se tuvo en cuenta el resultado de las consultas efectuadas con la memoria resumen del proyecto, realizándose los siguientes estudios específicos: «Impacto de la ampliación del Puerto de Gijón sobre las poblaciones de aves marinas», «Informe sobre el impacto de la ampliación del Puerto de Gijón sobre las poblaciones de cetáceos», «Análisis de la incidencia sobre la pesca artesanal y los caladeros de bajura de la Ampliación del Puerto de Gijón. Dique Torres», «Posibilidad de afectación de espacios protegidos por las zonas de acopio de materiales para la Ampliación del Puerto de Gijón», «Estudio del Patrimonio arqueológico» y «Estudio de la biosfera marina del entorno del Puerto de Gijón».

Con posterioridad, el Estudio de Impacto Ambiental, se complementó con los siguientes estudios: «Estudio del Impacto de la Ampliación del Puerto de Gijón sobre la Pesca», «Estudio del Impacto de la Ampliación del Puerto de Gijón sobre el Turismo», «Estudio del Impacto Económico de la Ampliación del Puerto de Gijón», «Estudio de la Influencia de la Ampliación del Puerto de Gijón sobre la Playa de San Lorenzo» y «Análisis del Riesgo de Eutrofización en la Ensenada de San Lorenzo».

El proyecto se llevará a cabo en la unidad fisiográfica Cabo Peñas-Cabo San Lorenzo, la cual presenta una longitud aproximada de 20 kilómetros, y se caracteriza por una costa acantilada y recortada que da lugar a numerosas pequeñas playas ubicadas entre los apoyos que ofrecen las ensenadas de la costa; ésta presenta una orientación noroeste-sureste que le pro-

porciona un importante abrigo frente a los oleajes del cuarto cuadrante, dominantes y reinantes en el litoral cantábrico.

Los análisis geofísicos realizados señalan que la plataforma continental está constituida por un lecho de roca con pequeños y escasos depósitos de arena, destacando el que se sitúa enfrente del Cabo Torres. Esta sedimentación es epidérmica, los espesores máximos no superan los 20 metros y las arenas son siliciclásticas, siendo la continuación natural de las playas activas submareales. Los tamaños de la arena varían desde arenas medias (playas sumergidas y límite interno) a arenas muy finas (áreas sumergidas más profundas).

De acuerdo con el estudio de dinámica litoral, todas las playas objeto de estudio se encuentran abrigadas, en mayor o menor medida, frente a los oleajes del cuarto cuadrante debido a la presencia del Cabo Peñas y la configuración general de la batimetría exterior. En la situación actual, la dirección del flujo medio de energía del oleaje, elemento éste que condiciona la forma en planta de equilibrio de las playas, es el siguiente:

Xivares: N13E, debido a la penetración de las puntas de Socampo al oeste y el Cabo Torres al este, hasta la batimétrica de 15 metros, el transporte de arenas está interrumpido, por lo que no hay aportes o pérdidas de material significativos.

Arbeval: N55E y Poniente N26E, el conjunto de dique y contradiques de la zona provocan la difracción del oleaje. La batimetría de la zona es recortada y abrupta señalando una ausencia de materiales arenosos de entidad.

San Lorenzo: (zona oeste) N19E, (zona este) N18W, la zona de sedimentos recientes forma un canal centrado alargado, perpendicular a la línea de costa, flanqueado tanto por el lado de la Península de Santa Catalina como por Punta Rosario Acuña, por un área rocosa que llega a tierra firme, y fácilmente observable en condiciones de bajamar. En estas áreas rocosas existen depresiones pequeñas de sedimentos no consolidados.

Peñarrubia: N15W, el depósito de arena se ubica en la zona este de la ensenada, en la zona oeste no existe playa en el sentido de depósito de arena sino más bien una rasa rocosa con lentejones de arena.

En cuanto a la ría de Aboño, las unidades sedimentarias estaban representadas por un conjunto de desembocaduras, constituido por un sistema asociado de playa/dunas eólicas, que confinaban el estuario por su extremo oriental, y un canal principal de trazado sinuoso. Gran parte de estas unidades se encuentran hoy fuertemente alteradas por la ocupación artificial del estuario producida por la gran explanada construida sobre el mismo. Hacia el mar, especialmente en su margen oriental, el borde del estuario se prolonga en un acantilado escarpado, excavado en las cuarcitas de la Formación Barrios, que se extiende bordeando al Cabo Torres y las puntas de las ensenadas menores.

En el Anejo XI del Estudio de Impacto Ambiental, «Estudio de la playa de San Lorenzo y otras playas», se señala que el sistema de corrientes de la playa de San Lorenzo es el que presenta una mayor variabilidad en función del estado de marea, altura de ola y dirección del oleaje. Esta variabilidad está originada por el bajo de las Amosucas. Básicamente, el sistema de corrientes está gobernado por tres elementos: el flujo que se produce desde Santa Catalina hacia la playa, el flujo que se produce a lo largo del acantilado situado al este también hacia la playa y el flujo que se produce debido a la concentración de oleaje provocada por el bajo de las Amosucas. Al encontrarse estos flujos se forma una corriente de salida hacia el mar. El punto de encuentro de los flujos, y la forma en que se produce el retorno, dependen de los factores antes señalados. Existe también una variabilidad estacional de la planta de la playa, asociada al régimen de corrientes; así en invierno el aumento de oleajes del cuarto cuadrante provoca la erosión de la zona central de la playa, acumulándose material en Santa Catalina y en el extremo del río Piles. En verano, con predominio de oleajes de componente nordeste, se recupera la parte central a costa de material de los extremos de la playa.

El citado estudio concluye indicando que la configuración en planta de las playas antes mencionadas es estable.

En cuanto a la vegetación terrestre, el Estudio se ciñe a la existente en el Cabo Torres, la cual presenta una distribución en bandas condicionada por la influencia del mar. Debido a los vientos dominantes, de componente noroeste, la influencia marina es muy acusada y el modelo de zonificación es muy marcado.

Con respecto a la fauna terrestre, solo dentro del grupo de los vertebrados, y más concretamente los pertenecientes a la clase aves, se encuentra alguna especie de interés. La bahía de Gijón es uno de los lugares más reconocidos como zona de invernada de aves marinas de todo el norte de la península Ibérica. Además de albergar gran cantidad de aves marinas comunes a otros lugares del litoral cantábrico, la bahía de Gijón

tiene una especial relevancia como zona de invernada de determinadas especies consideradas poco comunes, como es el caso de la gaviota cabececinera (*Larus melanocephalus*) y el correlimos oscuro (*Calidris marítima*), así como de ejemplares inmaduros de cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*).

Con respecto a las características del medio marino, el Estudio indica que presenta una termoclina, desde primavera hasta finales de verano, con una mayor salinidad en las masas de agua fría de profundidad, y valores de oxígeno disuelto superiores, por lo general, al nivel de saturación.

Sobre las comunidades planctónicas de la bahía de Gijón, el Estudio afirma que son las típicas del ambiente nerítico, no existiendo ninguna especie de especial significación. Los máximos de abundancia del zooplancton en la parte más exterior, corresponden a especies que se relevan en importancia a lo largo del año.

Con respecto a las comunidades bentónicas asentadas en el intermareal de los diques del puerto, se aprecia la incidencia de la contaminación como uno de los factores condicionantes del desarrollo de comunidades características de medios alterados. La comunidad está dominada por la feofita *Fucus vesiculosus*, junto con especies de moluscos. En cuanto a la zona exterior del puerto, en general, la cobertura es escasa en los niveles superiores, sobre todo en el supralitoral, donde dominan invertebrados que se alimentan de algas microscópicas.

En cuanto a los cetáceos, un seis por ciento de los avistamientos en la costa asturiana corresponde a la zona del puerto de Gijón. La especie más avistada fue el delfín común (*Delphinus delphinus*); otras especies avistadas son: el delfín mular (*Tursiops truncatus*), la orca (*Orcinus orca*), el calderón común (*Globicephala melas*) los grupos de calderones (*Globicephala* spp.), el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*) y el cachalote común (*Physeter macrocephalus*). Por lo que se refiere a varamientos y capturas, el 13 por ciento de los registros del total de la costa asturiana corresponden a la zona de estudio. En relación a grupos residentes en la zona de estudio y en las aguas adyacentes, no se conoce ningún asentamiento en los últimos veinte años.

Con respecto al medio socioeconómico, el Estudio reconoce como usos específicos en el entorno de la zona del proyecto el recreativo (baño, pesca deportiva y esparcimiento), y la pesca y cultivos marinos (producción de moluscos, explotación de algas y pesquerías tradicionales).

Actualmente la calidad de las aguas de la bahía de Gijón está condicionada por los vertidos que recibe. Estos vertidos, dice el Estudio, tanto de origen urbano como industrial, no tienen ningún tipo de tratamiento previo a su evacuación al mar. Con motivo del saneamiento de las aguas residuales, se realizaron diversos estudios sobre la calidad de las aguas de la bahía de Gijón, mostrando, en general, que la calidad de las playas analizadas ha experimentado una evolución de relativa mejoría durante los últimos años.

En cuanto a los recursos vivos, según la Consejería de Agricultura y Pesca del Principado de Asturias, la bahía de Gijón tradicionalmente ha sido y es una zona marisquera por excelencia, basándose las capturas en nécoras, centollos, quisquillas y santiaguinos. En la actualidad, la producción marisquera de la bahía de Gijón se piensa que está muy lejos de la potencialidad de antaño. El Estudio hace una valoración económica de las repercusiones sobre la pesca y el marisqueo en la fase de construcción del proyecto.

Sobre el patrimonio arqueológico de la zona adyacente al puerto de Gijón, el Estudio indica que la importancia de los yacimientos encontrados anteriormente hace sospechar la posibilidad de nuevos yacimientos entre la Campa de Torres y el Cerro de Santa Catalina, por lo que se encargó un estudio específico sobre la incidencia de la ampliación del puerto de Gijón en el patrimonio arqueológico de la bahía de Gijón. Las prospecciones realizadas en la zona de ampliación del puerto finalizaron sin hallazgos arqueológicos de ningún tipo.

El Estudio indica que Gijón presenta un paisaje resultado de la combinación de tres factores: su emplazamiento costero, el carácter industrial histórico y un complejo proceso de urbanización. En los últimos años, el Ayuntamiento de Gijón y la Autoridad Portuaria de Gijón han promovido obras que han supuesto la remodelación y recuperación, en parte, de la fachada marítima en el sector oeste de la bahía. La ampliación del muelle de la Osa y la nueva superficie que se creará supondrá un incremento de elementos antrópicos y la modificación de propiedades visuales: formas, líneas, texturas, colores, etc. El tamaño de la cuenca visual es reducido pero la susceptibilidad es alta, puesto que el número real o potencial de observadores está constituido por la totalidad de los ciudadanos de Gijón. El escenario dentro del cual se introduce el proyecto está fuertemente antropizado y dominado por líneas y planos que definen precisamente la totalidad del paisaje de la fachada marítima del sector oeste de la bahía de Gijón. Por último, la rasante con la visual del observador,

que determina la intrusión de un objeto en el plano visual del mismo, implica, en el caso de la ampliación del puerto, que para la contemplación total de planos y líneas nuevas en el paisaje se requiere de un punto de observación elevado.

El Estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos ambientales significativos provocados por las acciones del proyecto y, a su vez, propone medidas correctoras para paliar estos efectos.

A continuación se resumen las conclusiones del Estudio en relación con alguno de los impactos ambientales que han suscitado mayor interés.

Respecto a los impactos sobre el litoral en el entorno de la zona de obras, el Estudio afirma que las obras previstas no modifican el oleaje que incide en las playas de Xivares y Peñarrubia, por lo que éstas no se verán alteradas por la ampliación del puerto. Las playas de Arbeyal y Poniente, debido a lo reducido de la altura de ola que incide sobre ellas y al lecho rocoso que las rodea, presentan gran estabilidad en sus perfiles. La reducción de altura de ola que producirá el proyecto no modificará esa condición de estabilidad. En cuanto a la forma en planta de estas playas, el efecto de la ampliación será despreciable.

Con relación a la playa de San Lorenzo, el Estudio señala que las modificaciones en la intensidad y dirección del oleaje, debidas fundamentalmente a la eliminación de la concentración de oleaje en el bajo de las Amosucas, producirán cambios tanto en la forma en planta como en el perfil de la playa. Estos cambios se manifestarán por un giro de la línea de costa, en sentido de las agujas del reloj y por una rigidización del perfil de playa.

La magnitud de estos cambios dependerá del volumen de arena disponible en el sistema, esto es, en el perfil emergido y en el perfil sumergido (y, en su caso, de la posible aportación artificial). La evolución temporal de los cambios dependerá del plan de obra y de las características de los oleajes que ocurran tras la finalización del dique de abrigo. Así, si predominara una situación de buen tiempo, la playa respondería subiéndolo el material de la zona sumergida hacia la playa seca (rigidización del perfil). Si, por el contrario, se produjera una situación de temporales, la playa respondería transportando material de la zona de levante hacia poniente a lo largo de la zona de rompientes (giro de la línea de costa).

Si bien la situación final de equilibrio de la playa será la misma, independientemente de la secuencia de oleajes al finalizar la obra, la funcionalidad de la misma hasta que se alcance dicha situación final difiere sustancialmente, dado que si se produce un transporte de la arena ubicada en la zona del río Piles hacia Santa Catalina, sin aporte de material desde el perfil sumergido (o sin aporte artificial), daría lugar a una pérdida transitoria, pero sustancial, de la playa seca actual en diversos puntos de la misma.

Bajo esta hipótesis desfavorable, la ampliación del puerto producirá, si no se realiza aporte alguno de material, un importante retranqueo de la playa en su zona este, alcanzándose un retroceso de 40 metros en las proximidades de la escalera 12. Así mismo, se producirá un avance de la playa en la zona de Santa Catalina.

Para paliar esta situación, y partiendo de las premisas: que ningún punto de la futura playa presente un retroceso en su línea de costa respecto a la situación actual y que se mantenga, e incluso incrementa, el avance de la zona oeste, se ha elaborado un anteproyecto de «Regeneración de la playa de San Lorenzo». En él se pone de manifiesto que la implicación más importante de la situación futura es la reducción de la profundidad límite activa del perfil, que pasa de valor actual, 6-7 metros, a un valor de 4-5 metros.

Esta situación es, en principio, favorable para la regeneración de la playa, puesto que reduce la cantidad de arena necesaria para ello, al tiempo que aumenta las garantías de estabilidad del material aportado.

La propuesta de regeneración de la playa de San Lorenzo, en lo que a la forma en planta de la playa se refiere, señala que ésta presenta un punto crítico en el entorno de las escaleras 9 - 11, siendo previsible que en el futuro, bajo condiciones de temporal, las olas alcancen el muro como lo hacen en la actualidad. Evidentemente, una aportación de material de mayor cuantía podría evitar esta situación, sin embargo generaría una playa excesivamente ancha en los extremos, además de requerir un volumen de arena de aportación muy elevado, por lo que, en este anteproyecto se descarta esta opción.

El perfil de la futura playa dependerá de la granulometría del material aportado. A efectos de poder cuantificar el volumen de este material y la estabilidad del mismo, se han considerado dos hipótesis sobre la citada granulometría: $D_{50} \approx 0,25$ milímetros y $D_{50} \approx 0,30$ milímetros. Con la primera se respetaría el estado morfodinámico actual de la playa, y con la segunda el tamaño de grano.

Los volúmenes de aportación necesarios son: 300.000 metros cúbicos si se utiliza arena con $D_{50} \approx 0,25$ milímetros, y 120.000 metros cúbicos en el caso de arena con $D_{50} \approx 0,30$ milímetros. El anteproyecto recomienda

aumentar estos volúmenes en un 15 ó 20 por ciento para tener en cuenta posibles pérdidas.

En el anejo al Estudio de Impacto Ambiental, denominado «Estudios de maniobrabilidad: alternativa 3C», dedicado a analizar la viabilidad de las maniobras de acceso y atraque de los buques previstos en las nuevas instalaciones, se ha considerado como buque de cálculo un bulkcarrier de 230.000 TPM, que debe poder acceder y salir del puerto en un rango muy amplio de condiciones, y un bulkcarrier de 400.000 TPM, seleccionado como «buque máximo», que sólo podrá acceder al puerto en condiciones benignas y con limitaciones de marea dado su gran calado. Dado que el buque de cálculo está basado en tráficos actuales, y que podría quedarse corto en el futuro, se consideró interesante estudiar un buque intermedio entre los citados, considerándose un buque de 290.000 TPM.

Del exhaustivo estudio realizado, cabe destacar las siguientes conclusiones: El nivel de accesibilidad de la alternativa 3C es muy elevado para los buques considerados, quedando asegurado que para el buque de cálculo, en las condiciones más exigentes, se mejora la situación actual. En las entradas, las condiciones límite para el buque de cálculo son las siguientes:

Oleaje y viento del NNW: Altura de ola significativa 4,00 metros y velocidad del viento 30 nudos.

Oleaje y viento del N: Altura de ola significativa 3,75 metros y velocidad del viento 25 nudos.

Oleaje y viento del NE: Altura de ola significativa 3,0 metros y velocidad del viento 25 nudos.

Los límites de accesibilidad para el buque intermedio (290.000 TPM) son sólo ligeramente inferiores.

El buque máximo (400.000 TPM) sufre mayores restricciones, que pueden fijarse en los siguientes límites:

Oleaje y viento del NNW: Altura de ola significativa 2,00 metros y velocidad del viento 20 nudos.

Oleaje y viento del N: Altura de ola significativa 1,50 metros y velocidad del viento 20 nudos.

Oleaje y viento del NE: Altura de ola significativa 1,50 metros y velocidad del viento 20 nudos.

Las maniobras de salida, exceptuando el buque máximo, son viables en condiciones duras de viento (25-30 nudos) y en cualquier situación de marea y corriente.

Con respecto al impacto directo sobre las comunidades bentónicas, el Estudio lo valora teniendo en cuenta la importancia y calidad de los fondos afectados (se consideran de calidad media, según el Decreto 38/94, del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Principado de Asturias). La ocupación del fondo marino tendrá un efecto directo sobre las correspondientes comunidades bentónicas que, evidentemente, desaparecerán. La pérdida de bentos será, en parte, recuperable por el sustrato artificial que suponen el dique y los muelles.

Del estudio específico realizado «Impacto de la ampliación del puerto de Gijón sobre la población de aves marinas» se deduce la posibilidad de afección a las aves nidificantes, especialmente a la colonia de cormorán moñudo en el Cabo Torres. El efecto se produciría, según el Estudio, como consecuencia de las emisiones de ruido, por lo que se sugiere adoptar como nivel crítico de emisión 85 dB. El no respetar este límite, podría dar lugar al abandono de la colonia.

Con relación a la vegetación del Cabo Torres, se producirá la eliminación directa de los pisos de vegetación marina en las zonas donde se apoya el dique, y un efecto indirecto sobre la vegetación de la ladera este (Forcada), como consecuencia de su menor exposición al oleaje. La eliminación directa representaría el 39 por ciento y la zona afectada de la Forcada el 18 por ciento. Conjuntamente, todas las actuaciones afectarán al 57 por ciento de la vegetación marina del Cabo Torres.

En el caso de la vegetación eliminada directamente, el Estudio señala que la singularidad de las especies afectadas, es escasa y con bajo estado de estructuración de las comunidades. Además, añade, ninguna comunidad, especie o espacio afectado directamente se encuentra protegido por la legislación.

En la fase de explotación, con todo el conjunto de infraestructuras construido, el cambio en el contenido del paisaje es más de tipo cuantitativo que cualitativo, es decir, el paisaje queda acentuado en una componente antrópica ya existente, por lo que no se modifica de forma sustantiva el potencial informativo del paisaje de la bahía de Gijón. El punto panorámico más afectado es el de la Campa de Torres, atalaya de fácil acceso y con un amplio campo visual. En cuanto a la intrusión visual el nuevo puerto será visto desde el 80 por ciento de la línea de costa entre la Punta del Cabrito, al oeste de Gijón, y la Punta de Peña Rubia al este. Para la estimación de la magnitud de la intrusión visual se ubicó el punto

de observación panorámico en la bahía en la Providencia. Desde aquí, la distancia al punto de observación es de 4,5 kilómetros, con una visión total del puerto y una proporción de la cuenca visual afectada del 56 por ciento. El modo de visión, según el ángulo de observación, determinará la visión de una estrecha franja de puntos constituidos por los de coronación del frontal del muelle y del espaldón. La visibilidad viene determinada por el alcance visual según las condiciones meteorológicas del día, por lo que la probabilidad de visión será de 189 días al año, es decir, durante el 52 por ciento del tiempo a lo largo del año. Esto implica que la calificación del impacto en el Estudio sea de moderado, sin necesidad de medidas correctoras.

Además, se estudió la intrusión visual en la playa de San Lorenzo, puesto que constituye un elemento significativo del paisaje urbano de Gijón, a la vez que un espacio de ocio y recreo de gran relevancia social. El porcentaje de playa intervenido será del 75 por ciento, es decir, desde tres cuartas partes de su recorrido se verá parte de las nuevas infraestructuras portuarias. El modo de visión es similar al de la Providencia y la probabilidad de visión igual, de 189 días al año.

En el ámbito socioeconómico, la afección del proyecto sobre los recursos vivos repercute en las actividades pesqueras. A la hora de valorar las consecuencias económicas del proyecto sobre éstas, el estudio ha considerado la fracción del sector pesquero cuya actividad tiene lugar en el área del proyecto, obviando a todos los demás profesionales que faenan en caladeros no relacionados físicamente con ella y que, por tanto, no sufrirán ninguna alteración en el rendimiento de su trabajo.

Una vez censada y clasificada la flota afectada, hay que clarificar los tiempos y espacios de la actividad de los profesionales que se verán perjudicados, para, posteriormente, traducirlo a valores económicos. La magnitud del impacto se ha cuantificado en una pérdida real de 36 millones de pesetas de ingresos brutos al año por pesca y en 12.375.000 pesetas al año, las pérdidas de ingresos netos por marisqueo.

Las obras proyectadas no afectan de forma directa a ninguno de los espacios protegidos por normativa legal del Estado o de la Comunidad del Principado de Asturias. Es decir, las zonas de realización de las obras, tanto en el medio marino como en el terrestre, no se encuentran comprendidas en ningún espacio protegido. No obstante, hay que indicar que próximo a la ría de Villaviciosa se encuentra una cantera considerada en el anteproyecto con posibilidades de ser utilizada para la obtención de materiales. Actualmente se encuentra en explotación, por lo que, en principio, se supone que desde el punto de vista administrativo se encuentra dentro de la legalidad. Es también el caso de las canteras denominadas C15, C16 y C18, que se localizan en las proximidades de la Reserva Natural Parcial de la Cueva de las Caldas. Todas las canteras se encuentran en activo. Por otra parte el proyecto no afecta de forma directa ni indirecta a la propuesta del Principado de Asturias de los lugares de importancia comunitaria (LIC).

Para terminar, afirma el Estudio, la ampliación proyectada permitirá una redistribución de las actividades portuarias, situando aquellas de mayor riesgo y de mayores molestias para los ciudadanos en los nuevos muelles, quedando los denominados tráficos limpios en las zonas más próximas al núcleo urbano.

Estudio de Impacto Ambiental correspondiente a las alternativas Este y Oeste: Con posterioridad al trámite de la información pública y teniendo en cuenta lo expuesto en algunas de las alegaciones, el Estudio de Impacto Ambiental se complementó con dos estudios específicos: «Simulación de maniobras de buques para la ampliación del puerto de Gijón. Variantes Este y Oeste» y «Influencia del puerto de Gijón y su ampliación sobre el oleaje y las corrientes».

El proyecto se ubica en la unidad fisiográfica Cabo Peñas - Cabo de San Lorenzo, que tiene una longitud aproximada de 20 kilómetros y se caracteriza por una costa acantilada y recortada que da lugar a numerosas pequeñas playas ubicadas entre los apoyos que ofrecen las ensenadas de la costa. Presenta una alineación noroeste - sureste de la costa y de la batimetría que confiere un importante abrigo frente a los oleajes del cuarto cuadrante, dominantes y reinantes en el litoral cantábrico.

Dentro de esta unidad fisiográfica, el proyecto puede afectar a las playas existentes y al Cabo Torres, por lo que el Estudio realiza una descripción de estos accidentes costeros y de la geomorfología de la plataforma continental.

Playa de Xivares: Entre la punta de Socampo, al oeste, y el Cabo Torres, al este, encierran una serie de playas entre las que destaca la Xivares-Aboño. Ambas puntas penetran en el mar más allá de la batimétrica de -15 metros, lo cual impide la existencia de un transporte de arena significativo que aporte o detraiga material de las playas.

La playa de Xivares-Aboño, de unos 800 metros de largo, carece de zona seca en la mayor parte del año, generándose en condiciones de acumulación dos pequeñas zonas de playa seca conocidas como Xivares 1

y Xivares 2. Al este de la playa de Xivares se encuentra el arenal de Aboño, lugar por donde desemboca la ría de Aboño. Esta ría está confinada en su margen izquierda por la Punta de Aboño y en su margen derecha por el cierre de la explanada de Aboño. El material de la playa en la zona intermareal está compuesto por arena media de tamaño $D_{50} = 0,3$ milímetros.

Playas de Arbeyal y Poniente: Superando el Cabo Torres, el oleaje se propaga por la zona de dársenas hasta llegar a la ampliación de los muelles de la Osa. La principal característica morfológica de esta zona es el conjunto de diques y contradiques existentes que provocan la difracción del oleaje. La batimetría de esta zona es también recortada y abrupta, señalando una ausencia de material arenoso de entidad. Son abundantes los cabezos y piedras de la zona entre las que destacan: la Roca Punta de Amandi, Roca de Moral, Serapio del Mar y el Canto de San Pedro.

La zona litoral entre el Cerro de Santa Catalina y el dique de la Osa, fue en la antigüedad una zona de extensas playas naturales. Hoy en día, sin embargo, sólo es posible encontrar dos playas artificiales: la de Poniente de unos 800 metros y la del Arbeyal de unos 350 metros de longitud. Ambas playas fueron constituidas en los años 93-95 con arenas medias-gruesas $D_{50} = 0,4$ milímetros de origen marino. Ambas playas cuentan con diques laterales de contención.

Playa de San Lorenzo: Esta playa, ubicada en pleno casco urbano de Gijón, constituye el fondo de saco de una ensenada que se extiende entre el Cerro de Santa Catalina, al oeste, y la punta del Cervigón, al este.

En la margen oriental de la ensenada aparecen tres pequeñas playas orientadas al noroeste: playa de los Mayares, playa de Les Caseries y playa Cervigón (playa del Riconín). En esta ensenada desemboca el río Piles, constituyendo el extremo oriental de la playa de San Lorenzo que, con una longitud de unos 1.300 metros, tiene una orientación E10N-W10S. Al sur, la playa está limitada por un muro vertical, que constituye el asiento del paseo marítimo.

Playa de Peñarrubia: Esta playa se ubica en la ensenada formada entre el Cabo de San Lorenzo y la Punta del Cervigón. Es una playa estrecha y alargada que se instala al pie de elevados acantilados que la limitan lateral y posteriormente. La anchura del frente de playa es de unos 500 metros en bajamar; en pleamar, sin embargo, sólo permanece como playa seca un tramo de unos 200 metros en la zona este de la ensenada, alcanzando el oleaje el acantilado en la zona oeste.

La forma en planta de la playa es esencialmente rectilínea, orientada en dirección normal al oleaje del noroeste. La planta de equilibrio de la playa se apoya, actualmente, en el Cabo de San Lorenzo y en un saliente existente en el centro de la playa. El perfil de la playa de Peñarrubia viene condicionado por la presencia de la rasa rocosa y el tamaño de la arena existente. De este modo, el perfil de playa consiste en un perfil incompleto que intersecta a la rasa en el entorno de la cota -1 metro.

Por lo que se refiere a la ría de Aboño, ésta se abre sobre un substrato rocoso de carácter sedimentario. Las unidades sedimentarias de la ría de Aboño estaban representadas por un conjunto de desembocaduras, constituido por un sistema asociado de playa - dunas eólicas, que confinaba al estuario por su extremo oriental y un canal principal de trazado sinuoso. Gran parte de estas unidades se encuentran hoy fuertemente alteradas por la ocupación artificial del estuario, producida por la gran explanada construida sobre el mismo. Hacia el mar, especialmente en su margen oriental, el borde del estuario se prolonga en un acantilado escarpado que se extiende bordeando el Cabo Torres y las puntas y ensenadas menores.

Con respecto a la dinámica litoral, el Estudio señala que, prácticamente, no existe transporte sólido longitudinal en esta costa, dado que la profusión de sustrato rocoso y la ausencia de sedimentos sumergidos que conecten las playas, hace que cada una de las unidades sedimentarias estudiadas, pueda considerarse como aislada del entorno, teniendo sus movimientos laterales limitados por accidentes naturales o por obras de contención.

El Estudio indica que, en el caso de playas protegidas de la acción del oleaje, el análisis de su forma en planta actual se ha realizado mediante el cálculo de la componente energética media del oleaje incidente frente a ella. Mientras que para las playas situadas tras obstáculos que producen la difracción del oleaje, como son las playas de Arbeyal, Poniente y San Lorenzo, el análisis de su forma en planta ha incluido también el ajuste de curvas teóricas.

Como conclusión, en cada una de las playas se ha comprobado el buen ajuste entre la orientación de la componente media del oleaje incidente y la de las propias playas.

La playa de Xivares tiene su posición de equilibrio determinada por la incidencia directa de los oleajes exteriores, con una ligera influencia derivada de las reflexiones en los rellenos próximos.

Por su parte, la playa de Arbeyal se encuentra en una zona muy protegida del oleaje por las obras portuarias, de forma que su posición queda

determinada por la difracción del oleaje en los morros de sus dos espigones de apoyo.

La playa de Poniente se orienta en sentido perpendicular al oleaje medio incidente, siendo ahormados sus laterales por la difracción del oleaje en los morros de los dos espigones de apoyo.

La playa de San Lorenzo presenta una gran irregularidad en sus fondos próximos, de manera que su forma en planta viene determinada por la componente media energética del oleaje incidente y por los procesos de difracción que sufre el oleaje antes de su llegada al perfil activo de playa. El extremo oriental de la playa se orienta en dirección a la resultante media de la energía del oleaje, mientras que el resto de la unidad se ve modelada por la difracción del oleaje sobre los bajos rocosos y sobre los diversos salientes del Cerro de Santa Catalina.

Por último, la playa de Peñarrubia está encajada entre la Punta del Cervigón y el Cabo de San Lorenzo, siendo más bien una bolsa de arena que descansa sobre una amplia laja rocosa, y que se orienta en dirección a la componente media del oleaje, que llega hasta esta unidad sin sufrir ningún proceso de difracción.

En cuanto al esquema de corrientes existentes en Gijón, el Estudio indica que es consecuencia de la coexistencia de tres tipos de corrientes:

Las corrientes generales, dentro de las cuales la más importante es la corriente del Golfo, que viniendo de la costa de Francia discurre a lo largo de la costa cantábrica en dirección hacia el oeste.

Las corrientes de marea que, por su agente generador, tienen sentido cíclico este y oeste.

Las corrientes generadas por el viento, principalmente las causadas por los más fuertes provenientes del sector oeste-norte, que no tienen un carácter permanente y que originan corrientes de direcciones próximas a las de los vientos.

Las corrientes generales y las de marea son persistentes y tienen caracteres definidos, mientras que las de viento son ocasionales y con direcciones cambiantes. No obstante, las corrientes generadas por el viento llegan a tener magnitud superior a las generales y las de marea, por lo que tras la ocurrencia de vientos del sector oeste-noroeste se producen corrientes hacia el este que predominan sobre el resto, resultando en una corriente de dirección este con oscilaciones motivadas por la marea. El cambio de la dirección de la corriente de sentido oeste a este, es más lento que en el sentido contrario.

Con relación a la vegetación terrestre, el Estudio señala que las formaciones vegetales del entorno del puerto de Gijón están caracterizadas por el grado de urbanización e industrialización que le rodea, por lo que considera una única zona de interés: Acantilado y Campa de Cabo Torres.

En general, se acepta que a lo largo del litoral cantábrico la vegetación de los acantilados se distribuye según un modelo de zonación en tres bandas. Los acantilados de Cabo Torres se encuentran muy expuestos a los vientos dominantes de componente noroeste, por lo que la influencia marina es muy acusada, estando el modelo de zonificación muy marcado.

Sobre la fauna, el Estudio dice que los datos disponibles del entorno del puerto están referidos al conjunto de la bahía y a la Campa de Torres, centrándose la información en grupos concretos de vertebrados como las aves, siendo mucho menor la relativa a otros grupos faunísticos. A este respecto, cita el informe «Impacto de la ampliación del puerto de Gijón sobre las poblaciones de aves marinas», incluido en el Estudio de la alternativa 3C.

Con relación a las comunidades planctónicas, el Estudio señala que las especies de diatomeas, las que más contribuyen a la abundancia del grupo, son especies costeras típicas de floraciones fitoplanctónicas. Los dinoflagelados son mucho menos abundantes, a pesar de ser el grupo más característico o que más contribuye a la biomasa fitoplanctónica en las épocas de estratificación estival. En general, es un grupo menos costero que el de las diatomeas.

Según los datos que maneja el Estudio, el zooplancton muestra una abundancia relativamente elevada de taxones. La abundancia es elevada, oscilando entre 6.698 y 12.787 individuos por metro cúbico. La distribución vertical en toda la columna de agua muestra, en líneas generales, al zooplancton concentrado en los diez primeros metros, siendo el grupo más abundante el de los copépodos.

Con respecto a las especies bentónicas presentes en la zona, el Estudio señala como más abundantes a los poliquetos, crustáceos y moluscos, aunque también se encuentran algunos cnidarios, sipuncúlidos, nemertinos, picnogónidos, equinodermos y ascidiáceos. El interior del puerto está encabezado por los crustáceos, con un 51,96 por ciento del total, seguido de los anélidos con un 36,27 por ciento y los moluscos con un 4,9 por ciento del total.

Por lo que se refiere al medio socioeconómico, y en concreto a los recursos pesqueros, el Estudio afirma que en la actualidad la producción

marisquera de la bahía de Gijón está muy lejos de su potencialidad de antaño. Para conocer la importancia de la actividad pesquera y marisquera de la bahía de Gijón, así como su repercusión económica, se ha incluido estudio específico, dirigido por D. Jesús Ángel Ortea, catedrático de Zoología de la Universidad de Oviedo. Este informe es el mismo que figura en el Estudio correspondiente a la alternativa 3C.

Así mismo, con respecto al patrimonio arqueológico, el Estudio también incluye el mismo «Estudio Arqueológico» que figura en el Estudio de la alternativa 3C.

En relación con la calidad del agua de la bahía, especialmente en lo que se refiere a las zonas de baño, el Estudio señala que, a pesar de que tanto los vertidos urbanos como los industriales carecen de tratamiento previo, la calidad sanitaria de las aguas de baño ha experimentado una ligera mejoría.

El Estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos ambientales significativos provocados por las acciones del proyecto, proponiendo medidas correctoras para paliar estos efectos.

A continuación, de forma análoga a como se ha hecho con la alternativa 3C, se resumen las conclusiones del Estudio en relación con los impactos ambientales que resultan de mayor interés.

Por lo que se refiere a la influencia del proyecto sobre las playas de la zona, el Estudio presenta los siguientes resultados:

Alternativa Este: La playa de Xivares sufrirá un giro aproximado de 0,50 grados en su orientación general, de forma que su extremo este avanzará un máximo de unos 3 ó 4 metros, retrocediendo su extremo oeste una distancia similar. Este cambio previsto no considera el posible basculamiento, en sentido contrario, que el incremento de las reflexiones sobre la nueva obra provocaría sobre la playa, dado que este efecto es muy difícil de determinar. Se estima que este basculamiento no supondrá cambios relevantes en la posición en planta actual de la playa, ni se considera que pueda poner en peligro su estabilidad.

En la playa de Arbeyal el oleaje medio incidente apenas variará medio grado con respecto a su orientación actual, por lo que los efectos sobre ella serán muy poco significativos, limitándose a un pequeño giro hacia el puerto. Este basculamiento producirá un avance medio ligeramente superior a un metro en el extremo norte de la playa, y un retroceso similar en su zona sur. Esta modificación, tan reducida en una playa con tan alto grado de encaje lateral, no supondrá una alteración significativa de su equilibrio en planta.

En la playa de Poniente se producirá un basculamiento hacia el oeste, lo que supondrá un retroceso aproximado de entre 9 y 10 metros en el perfil de playa del extremo oriental de la celda, y un avance similar en el extremo opuesto. Se considera que este basculamiento no supone riesgo para la estabilidad de la unidad, dado que la playa se encuentra muy encajada entre los espigones laterales, siendo mínimo el peligro de que se produzca una salida lateral de material.

En la playa de San Lorenzo, la alternativa Este supondrá un retroceso máximo de 12 a 13 metros en el extremo oriental de la playa, siendo el avance del extremo opuesto de la playa de unos 8 metros. Puesto que esta playa dispone de una anchura de playa seca muy escasa en sus zonas central y occidental, el basculamiento hacia este sector provocado por la ampliación podría ser, en principio, beneficioso, permitiendo una redistribución más homogénea de la arena frente al muro del paseo en toda su longitud. Sin embargo, la gran importancia de esta playa y el riesgo de que surjan problemas de anchura de playa donde actualmente no los hay, hace que se considere necesario adoptar medidas correctoras.

En la playa de Peñarrubia apenas se producirá un cambio significativo en la dirección media de incidencia del oleaje, por lo que los efectos de esta alternativa serán muy reducidos, y se limitarán a un ligerísimo basculamiento (0,50 grados) de la playa hacia el puerto. Este basculamiento provocará un retroceso inferior a 1 metro en su extremo oriental, con un avance de similar magnitud en el extremo opuesto. Este cambio tan reducido no supondrá alteración significativa alguna del equilibrio actual de la playa de Peñarrubia.

A la vista de estos resultados, el Estudio no considera necesario aplicar medidas correctoras en las playas de Arbeyal, Poniente y Peñarrubia.

Con relación a la playa de Xivares, la ampliación este provocará un basculamiento hacia el este de la playa, con un avance máximo de unos 3,5 m en su extremo oriental y un retroceso similar en el extremo opuesto. Puesto que este basculamiento no supondrá un riesgo para la estabilidad de la playa, no se considera necesario adoptar medida correctora específica alguna para esta unidad. Ahora bien, en el caso de que se quiera evitar la pérdida de anchura de playa en su extremo oeste, sería necesario proceder al vertido de un volumen aproximado de 45.000 metros cúbicos de arena compatible con su granulometría actual. Este cálculo está basado en el adelantamiento general de la playa (950 metros de longitud) en 3,5

metros, con una tasa de relleno de 11 metros cúbicos de material aportado por metro cuadrado, y un coeficiente adicional aproximado del 20 por ciento, que tendrá en cuenta las posibles pérdidas iniciales de material fino.

En el caso de la playa de San Lorenzo, la pérdida puntual de superficie en una playa de tanta importancia como ésta hace necesaria la adopción de medidas correctoras que impidan cualquier retroceso de su perfil de equilibrio.

Con el objeto de evitar el que el perfil retroceda en algún punto de su longitud, ha de procederse a un relleno de la playa mediante arena de características adecuadas. La superficie de playa a crear es de 12.850 m². Suponiendo un relleno del perfil de playa desde la cota-metros hasta la cota media de + 4 metros, el relleno aproximado a realizar sería de unos 155.000 metros cúbicos, incluyendo una tasa de pérdidas iniciales del 20 por ciento.

Alternativa Oeste: El cambio previsto en la orientación de la playa de Xivares, por esta alternativa, supone un avance máximo de unos 10 metros en su extremo este, y un retroceso similar en el extremo opuesto.

En la playa de Arbeyal, el oleaje medio incidente no variará con respecto a su orientación actual, por lo que los efectos de esta alternativa sobre ella serán prácticamente nulos.

La nueva forma en planta que la playa de Poniente adoptará supone un retroceso aproximado de 7 metros en el perfil de playa del extremo oriental de la celda, y un avance similar en el extremo opuesto. Se considera que este basculamiento de la playa no supone riesgo alguno para la estabilidad de la unidad, la cual se encuentra muy encajada entre los dos espigones que la configuran.

El basculamiento de la playa de San Lorenzo hacia el oeste supondrá un retroceso máximo de 8 a 9 metros aproximadamente en su extremo oriental, con un avance en el extremo opuesto de la unidad de entre 5 y 6 metros. También en este caso, el basculamiento hacia el oeste provocado por la ampliación podría ser en principio beneficioso, permitiendo una redistribución más homogénea de la arena frente al muro del paseo. Pese a ello, y dado el riesgo de que la nueva anchura de playa sea insuficiente en zonas concretas, que ahora mismo no presentan escasez de superficie de playa, se considera necesario adoptar medidas correctoras en esta unidad.

En la playa de Peñarrubia, la alternativa Oeste no supondrá impacto alguno apreciable en su estado actual de equilibrio.

Con esta alternativa tampoco se considera necesario aplicar medidas correctoras en las playas de Arbeyal, Poniente y Peñarrubia.

En la playa de Xivares, el Estudio indica que se producirá un basculamiento general hacia el puerto, con un avance máximo de unos 10 metros en su extremo este y un retroceso similar en el extremo opuesto. En el caso de que se quiera evitar la pérdida de anchura de playa en su extremo oeste, sería necesario proceder al aporte de un volumen aproximado de 130.000 metros cúbicos de arena compatible con la granulometría actual. Este cálculo está basado en el adelantamiento general de la playa (950 m de longitud) en 10 metros, con una tasa de relleno de 11 metros cúbicos por metro cuadrado de superficie, y un coeficiente adicional aproximado del 20 por ciento, que tendrá en cuenta las posibles pérdidas iniciales de material fino.

También en este caso, la pérdida puntual de superficie en la playa de San Lorenzo hace necesaria la adopción de medidas correctoras que impidan cualquier retroceso de su perfil de equilibrio.

Siguiendo la metodología adoptada en el estudio de medidas correctoras de la anterior alternativa, la superficie de playa a crear en este caso es de 8.520 metros cuadrados. Suponiendo un relleno de playa desde la cota -6 metros hasta la cota media de +4 metros, el relleno a realizar sería de 100.000 metros cúbicos aproximadamente, incluyendo una tasa de pérdidas iniciales del 20 por ciento.

Cabe señalar que en el Estudio de Impacto Ambiental de las alternativas Este y Oeste, se incluye un cálculo de la arena que sería necesario aportar a la playa de San Lorenzo, en el caso de la alternativa 3C, estimándose en un volumen de 800.000 metros cúbicos.

Como ya se ha dicho, con posterioridad al trámite de información pública se elaboró el estudio denominado «Simulación de maniobras de buques para la ampliación del puerto de Gijón. Variantes Este y Oeste», en él se ha considerado un sólo buque de cálculo, un bulkcarrier de 230.000 TPM, obteniéndose los siguientes límites de acceso:

Alternativa Este:

Oleaje y viento del NW: Altura de ola significativa 4,00 metros y velocidad del viento 30 nudos.

Oleaje y viento del NE: Altura de ola significativa 2,50 metros y velocidad del viento 20 nudos.

Alternativa Oeste:

Oleaje y viento del NW: Altura de ola significativa 4,00 metros y velocidad del viento 30 nudos.

Oleaje y viento del NE: Altura de ola significativa 3,00 metros y velocidad del viento 25 nudos.

Según este estudio, el tiempo de excedencia de las alturas de ola fijadas como límites de acceso para la alternativa Este resulta de seis días al año, mientras que para la alternativa Oeste es de tres días al año. La alternativa Este se acerca tanto al criterio óptimo del 99 por ciento de operatividad (98,3 por ciento para esta alternativa) como a los máximos de cierre admisibles (146 horas al año frente a las 120 establecidas). La alternativa Oeste, por su parte, cumple ambos criterios.

Con relación a las comunidades bentónicas, el Estudio considera que el impacto, debido a su estado de degradación, es moderado en el caso de la alternativa Este. En el caso de la alternativa Oeste, hay que tener en cuenta, además, que la eliminación total del Cabo Torres implica la desaparición de gran cantidad de nichos ecológicos susceptibles de ser aprovechados por un número mayor de especies e individuos que los de sustratos artificiales.

El impacto de las obras de ampliación del puerto sobre la avifauna se puede considerar de escasa magnitud, dadas las exiguas poblaciones de aves implicadas. Como impactos directos existen todos los relacionados con la alteración de la morfología del Cabo Torres, que afecta directamente a los potenciales lugares de nidificación de las dos especies catalogadas como de interés especial: cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*). Ambas alternativas tienen impacto negativo, especialmente durante el periodo de obras, siendo indudablemente superior el impacto de la alternativa Oeste, que afectaría directamente a todas las especies que colonizan el cabo.

Los impactos indirectos se refieren a todas aquellas alteraciones que, incidiendo sobre el medio marino, puedan provocar una menor disponibilidad de recursos alimenticios y de sosiego para la avifauna acuática que utiliza la bahía de Gijón en cualquier fase de su ciclo vital (invernada, pasos migratorios, etc.).

Con respecto a la vegetación del Cabo Torres, puede preverse que el impacto del proyecto se producirá de forma indirecta y gradual. Tanto la alternativa Este como la Oeste reducirán la maresía incidente en los terrenos del cabo, siendo muy superior el área afectada por esta reducción con la alternativa Oeste. Esta disminución en la maresía ya se ha producido en casi dos kilómetros de las dos vertientes del cabo en épocas pasadas. La vertiente sureste, aprovechada para la primera ampliación del puerto, y, más recientemente, la vertiente noroeste para la explanada de carbones de Aboño.

En este marco, la ampliación proyectada, y especialmente la alternativa Oeste, supondría una modificación importante en las condiciones microclimáticas del Cabo Torres, que previsiblemente afectaría a sus comunidades vegetales, por otra parte no infrecuentes en el litoral asturiano.

El estudio considera la pérdida de calidad del paisaje como baja, excepto en la zona de Cabo Torres, donde se considera alta.

Aunque las diferentes acciones de proyecto relevantes a efectos visuales (en fase de construcción y de explotación) producirán un impacto propio y diferenciado en sus características, parece evidente que será el puerto acabado y a pleno rendimiento de explotación, es decir, con todos sus elementos verticales (edificios de oficinas, almacenes, grúas, mercancías y contenedores apilados, etc.) instalados, la acción que causará el impacto más significativo sobre las áreas de mayor susceptibilidad traducidas a elementos del paisaje.

Los ámbitos de cuenca son muy extensos y alcanzan grandes distancias, fundamentalmente hacia las áreas litorales. Sin embargo, esta extensión no significa que todo el ámbito delimitado por la cuenca visual sea afectado negativamente desde el punto de vista paisajístico. A la vista de los antecedentes, se observa que la acción con mayor incidencia paisajística es la ocupación de terrenos y superficie costera con una intrusión visual y una dominancia de escalas.

Los impactos máximos se producirán, como ya se ha dicho, cuando el puerto esté funcionando a pleno rendimiento, es decir, cuando al efecto producido por la construcción del dique exterior se añadan a aquellos producidos por todos los elementos inherentes a la explotación.

Dada la enorme diferencia de escala de dimensiones entre los muelles y los elementos que las ocuparán, no es previsible que se produzca una acumulación de efectos importante.

Los impactos esperados para cada una de las alternativas se tipifican a continuación:

Alternativa Este: Impactos paisajísticos bajos excepto en la zona del Cabo Torres donde son moderadamente altos.

Alternativa Oeste: Impactos paisajísticos bajos excepto en la zona del Cabo Torres donde son altos e irrecuperables.

En cuanto a los factores socioeconómicos, concretamente en la repercusión del proyecto sobre la actividad pesquera, la ampliación del puerto supone extender el área de afección directa de una gran infraestructura que ya existe en la actualidad. Lo cual supone, más que la generación de nuevos impactos, un incremento de la magnitud y extensión de los efectos ambientales negativos actuales, especialmente en lo que se refiere a la ocupación física del medio. Las embarcaciones afectadas serían aquellas pertenecientes a la Flota de Artes Menores, que faenan en la bahía de Gijón, así como al marisqueo del percebe, que, según el Estudio, realizan tres mariscadores a pie.

Aunque en la fase de construcción la afección sea, principalmente, por causas indirectas derivadas del movimiento de sedimentos por dragados, rellenos, tránsito, etc., el efecto fundamental es la ocupación o destrucción de fondos que actualmente son caladeros explotados. Por lo tanto, es la eliminación de sustratos el mayor impacto resultante. Entre la eliminación de estos sustratos destaca, en la alternativa Oeste, la ocupación del tramo costero de Cabo Torres, donde se capturan peces y crustáceos, entre ellos percebes.

En este caso el impacto podría considerarse crítico, dada la singularidad y riqueza biológica que desaparece totalmente, pero hay que tener presente que la situación se compensa con la creación de nuevos hábitats en el exterior de las estructuras portuarias.

Con la intención de obtener al menos una serie de valores orientativos que permitan delimitar un rango de magnitud de estos recursos, a partir de los datos disponibles sobre la extensión de los caladeros y las capturas totales de las especies objetivo presentes en esta zona, el Estudio estima una afección en conjunto sobre la Flota Artesanal de 290.740 euros al año. Gran parte de esta afección tendrá sólo un efecto temporal, al poder reanudar los pescadores su actividad en sus caladeros habituales una vez finalizadas las obras, y los mariscadores de percebes trasladar sus zonas de recolección a los diques de nueva construcción, una vez que los percebes se hallan fijado sobre estas nuevas estructuras.

El Estudio concluye señalando que el análisis de la actividad económica se ha de enmarcar en el contexto socioeconómico de Gijón. A este respecto plantea la necesidad de infraestructuras que potencien la diversificación productiva que el esfuerzo inversor está demandando, y destaca la importancia que el entramado industrial de Gijón tiene por sí solo, ya que tal como se describe en el Plan Director, «su privilegiada localización en la costa ha facilitado las ofertas de servicios portuarios que Gijón presenta en la actualidad y lo hará en el futuro».

Como ejemplo de ello, el Estudio cita la importancia del puerto en cuanto al movimiento de graneles sólidos, colocándose a la cabeza de la comunidad portuaria española.

En cuanto al futuro, cabe comentar las importantes conexiones con oleoductos y gasoductos de la red general; el cambio en la estrategia del movimiento de graneles líquidos de petróleo, con mayores volúmenes de tráfico y buques de mayor arqueado, procedentes del norte de Europa; suministro de gas a todas las centrales térmicas que irán convirtiendo el uso de carbón a gas; oferta de nuevas superficies terrestres, como por ejemplo, la implantación de una regasificadora y los tanques necesarios; el traslado de ciertas instalaciones a las nuevas superficies irá a favor de posibles aumentos en el tráfico de contenedores y de vehículos, además de cruceros, tráfico limpio y compatibles con la proximidad a núcleos urbanos.

Por consiguiente, señala el Estudio, queda demostrado que la actividad económica localizada en el puerto de Gijón goza de una gran dinamicidad, que se vería seriamente limitada si las infraestructuras del puerto no se adaptan a las necesidades de las empresas allí ubicadas. Están, por tanto, totalmente justificadas las inversiones que se puedan llevar a cabo en el entramado portuario, tanto por la actividad económica de Gijón, como por la propia estructura productiva regional, más allá incluso de los fortísimos impactos positivos que, tanto en términos de renta como de empleo, se derivan de la ampliación.

Los Estudios de Impacto Ambiental correspondientes a las alternativas del proyecto «Ampliación del puerto de Gijón. Dique de Torres» han analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto.

Cada uno de los apartados del inventario ambiental ha sido estudiado con suficiente detalle, considerándose correctamente caracterizado el medio, en sus diferentes aspectos, y enumerando los factores más importantes a considerar a la hora de identificar y valorar posibles impactos y diseñar medidas protectoras, correctoras o compensatorias que los mitiguen. Así mismo, han sido estudiados todos los puntos que fueron señalados en la fase de consultas (Anejo I de la presente Resolución).

En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

Finalmente, en ambos Estudios de Impacto Ambiental se incluye un Programa de Vigilancia Ambiental, en el que se detalla el modo de seguimiento de las actuaciones, y definen los tipos de informes y la frecuencia y el período de los mismos.

A través del Condicionado de la presente Declaración, se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Información pública de la alternativa 3C

Informes recibidos:

Consejería de Medio Ambiente (Gobierno del Principado de Asturias).
Ayuntamiento de Gijón.
Ayuntamiento de Carreño.

Alegaciones presentadas:

Defensa del Patrimonio Asturiano, Asociación Ciudadana Independiente.
Delegación en Asturias del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.
Izquierda Asturiana (IAS).
Partido Popular de Gijón.
Grupo Municipal de Izquierda Xunida de Xixón.
Unión Renovadora Asturiana (URAS).
Partíu Asturianista (PAS) y Agrupación de Xixón del PAS.
Los Verdes - Izquierda Verde d'Asturies.
Andecha Astur de Carreño.
Greenpeace.
Grupo de Recuperación y Estudio de Espacios Naturales (GREEN).
Coordinadora Ecoloxista d'Asturies.
Ecoloxistes n'Acción d'Asturies.
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA).
Colectivo Ecoloxista de Avilés.
Federación de Surf y Bodyboard del Principado de Asturias.
HJMC.
CC. OO. de Asturias.
Unión Comarcal de CC. OO. de Gijón.
Asociación de Vecinos «Jovellanos».
Asociación de Vecinos «La Providencia».
Colectivo Vecinal «Rey Pelayo».
Asociación de Vecinos «El Filandón», Carreño.
Club Hight Tech Surfer Gijón, Andecha Xoven S-21 y Agrupación Deportiva DEVA.
1.384 ciudadanos.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes y alegaciones señalados:

Informes

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias manifiesta que la búsqueda del menor impacto debería fijarse tres metas: minimizar el impacto sobre el medio biológico y físico, defensa de la playa de San Lorenzo y minimizar el impacto visual. En ese sentido, sugiere que, con relación al medio biológico, se establezcan medidas preventivas destinadas a evitar las posibles afecciones sobre las especies de flora y fauna, en especial sobre la colonia de cría de cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*). Con respecto al medio físico, indica la conveniencia de minimizar, en la medida de lo posible, la emisión de partículas a la atmósfera. Sobre la prevención de la contaminación marina, señala que debe prolongarse el emisario de Aboño en, al menos, 300 metros. Así mismo indica que se deberá prolongar el actual colector La Figar-Dique Norte; esta prolongación se realizará de forma que el vertido se efectúe en una zona no muy confinada y que no afecte a la calidad de las aguas de baño de las playas próximas. En relación al elevado volumen de material necesario para los rellenos, señala que la procedencia de los mismos (canteras, escombreras, etc.) ha de estar conforme con la normativa vigente; a este respecto sugiere que se estudie la posibilidad de utilizar el material de la excavación del túnel de la variante ferroviaria. Recomienda que, en principio, quede en suspenso cualquier actuación sobre la playa de San Lorenzo, y que si en el futuro fuera necesaria la regeneración de

la playa ésta se lleve a cabo con las evaluaciones y estudios oportunos. Considera que deben tenerse en cuenta las sugerencias realizadas por el Ayuntamiento de Gijón respecto al impacto visual. Menciona la conveniencia de establecer una red de recogida de residuos, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, que permita su adecuada selección y gestión.

El Ayuntamiento de Gijón considera básico para el desarrollo industrial de la ciudad y de Asturias que el puerto de Gijón se sitúe entre los mejores y más competitivos del país. No obstante, solicita que se informe sobre si alguna alternativa con menor impacto, por su menor dimensión, satisface los requerimientos de funcionalidad, competitividad y seguridad en la navegación. Sugiere que se reduzca, hasta el límite de lo compatible con su función de abrigo, el espaldón del dique sobre las Amosucas para paliar el impacto visual. Propone que, una vez construido el dique de Torres, se reduzca o elimine el espaldón del dique Príncipe de Asturias. Indica que no debe realizarse actuación alguna sobre la playa de San Lorenzo, debiéndose llevar a cabo un seguimiento batimétrico de la misma durante las obras. Propone que se realicen las modificaciones constructivas necesarias para propiciar el acceso directo al ferrocarril a las nuevas instalaciones por Aboño, al objeto de permitir la entrada de parte de los materiales de construcción, reduciendo los transportes por carretera. De esta forma se lograría el importante beneficio de eliminar el actual trazado de ferrocarril por el barrio de Jove.

El Ayuntamiento de Carreño solicita que se lleven a cabo estudios complementarios de forma que se pueda asegurar la nula incidencia del proyecto sobre el litoral de Carreño. Considera necesario que se prolongue el emisario de Aboño para mantener el actual grado de calidad de las aguas. Indica que, si se llegara a extraer materiales de relleno de la escombrera de La Granda, debería preverse la correspondiente restauración ambiental. Señala que se debe minimizar el impacto visual y establecer medidas correctoras frente a la difusión de polvo hacia la costa. Sugiere el análisis y valoración de otra alternativa menos impactante, adecuada a las necesidades portuarias reales.

Alegaciones

Defensa del Patrimonio Asturiano, Asociación Ciudadana Independiente menciona una serie de problemas que, a su juicio, se han producido durante la información pública: insuficiencia de plazos y horarios de exposición al público, deficiencias del local donde se expuso la documentación, falta de personal asesor, falta de exposición en los ayuntamientos afectados y denegación de fotocopias. Considera que no está justificada la necesidad de la ampliación del puerto de Gijón, rebatiendo, en un extenso documento, los argumentos que figuran en la memoria del proyecto, referentes a nuevos tráficos marítimos y aumento de los actuales. Así mismo, cuestiona los objetivos pretendidos con el proyecto y la competitividad del puerto de Gijón frente a otros de su entorno, fundamentalmente el de Bilbao.

La Delegación en Asturias del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos considera necesaria la ampliación del puerto de Gijón, para que en justa competencia con los demás puertos del norte, pueda captar tráficos en su zona de influencia y poder convertirse en un gran centro logístico de concentración de mercancías. Opina que esto no solamente llevará riqueza a la ciudad de Gijón, sino también a todo el Principado. Sugiere que se disponga de una superficie adecuada donde poder ubicar un moderno astillero cubierto que permita la supervivencia, y posterior expansión, de la industria naval. Muestra su apoyo a la defensa de la playa de San Lorenzo.

Izquierda Asturiana (IAS) critica el contenido del estudio de impacto ambiental. Afirma que no se ha justificado la elección de la alternativa seleccionada, que es la más costosa y la de mayor impacto visual sobre la ciudad. Indica que el proyecto afectará a las playas de la bahía de Gijón y que modificará las corrientes marinas. Propone que se sustituya el emisario de Aboño por una depuradora. Señala que el aumento de tráfico marítimo supondrá un incremento de la contaminación de la zona. Supone que el proyecto afectará a las colonias de aves marinas y a la presencia de cetáceos en la zona. Sugiere que se minimicen los efectos sobre los caladeros de bajura. Solicita la elaboración de una carta arqueológica de la zona. Considera que la alteración paisajística debida a la ejecución del proyecto se ha analizado con escaso detalle. Pone en duda los argumentos utilizados para justificar la necesidad de la actuación.

El Partido Popular de Gijón presenta un escrito en el que, a modo de introducción, comenta las dificultades operativas del trámite de información pública, en todo caso, dice, ajustado a procedimiento, y expone los antecedentes del proyecto y sus repercusiones sobre las singularidades del entorno, en especial sobre la playa de San Lorenzo. Propone que se elija una alternativa que compatibilice las necesidades de crecimiento del

puerto con el respeto al litoral y a las playas de Carreño y Gijón; en concreto solicita que se mantengan las actuales características de la playa de San Lorenzo. Indica que se deben evaluar los riesgos del impacto del río Piles en su desembocadura. Sobre el desarrollo portuario sugiere que se avance hacia la diversificación de los tráficos y, definitivamente, lograr el establecimiento de una terminal para los grandes ferrys procedentes de Gran Bretaña, Francia y el resto de Europa.

Grupo Municipal de Izquierda Xunida de Xixón, considera que la ampliación de las instalaciones portuarias, actualmente en ejecución, es suficiente para absorber el aumento previsto de las importaciones de carbón térmico, y que nada hace pensar que sea necesaria una ampliación como la que ahora se plantea. Afirma que resulta prioritario construir una estación marítima para trasatlánticos y la introducción de nuevas tecnologías para el movimiento de mercancías generales. Señala que el proyecto conlleva serias agresiones a la fauna y a la flora, y que las obras previstas modificarán, de forma irreversible, la morfología de la playa de San Lorenzo. Así mismo, supone que se limitará el uso de la citada playa a causa de la generación de «mareas verdes» que se producirán por el aumento del plancton.

Unión Renovadora Asturiana (URAS) pide que se replantee el proyecto, ajustándolo a unas previsiones reales de tráficos marítimos; a modo de ejemplo, señala que la implantación de hornos eléctricos (como el que prevé Arcelor) supondrá la disminución del tráfico de carbón y el aumento del de chatarra, para el que pueden resultar útiles las actuales instalaciones con maquinaria moderna y adecuada para las operaciones de descarga de la chatarra. En cuanto al impacto sobre el litoral, dice que no sólo se ceñirá a la playa de San Lorenzo sino a todo el litoral asturiano, produciéndose impactos ambientales sobre los ecosistemas y un importante impacto visual. Manifiesta que la alteración de la dinámica litoral producirá que se acumulen en la playa los vertidos procedentes de los barcos. Afirma que debe estudiarse la compatibilidad de la arena de aportación a la playa de San Lorenzo con la existente en la actualidad en dicha playa. Advierte de que se producirán graves problemas en el tráfico rodado, como consecuencia del transporte de materiales de obra.

Partíu Asturianista (PAS) y Agrupación de Xixón del PAS rechaza la justificación de la ampliación propuesta y propone que se potencie la captación de tráficos. Señala que el proyecto producirá un fuerte impacto sobre el paisaje de la ciudad, su bienestar y sobre las expectativas de negocio en otros sectores económicos.

Los Verdes-Izquierda Verde d'Asturies considera que el proyecto no está justificado, ya que se hace en función de la importación de carbón térmico y de la posibilidad de una regasificadora. Pide un riguroso control de los materiales de relleno, para evitar que estos estén contaminados. Afirma que la nueva bocana modificará el oleaje y supondrá un aumento de la contaminación en la playa de San Lorenzo. Menciona el gran efecto visual de la obra y sus repercusiones sobre el sector servicios y la pesca. Solicita que se amplíe el plazo de información pública.

Andecha Astur de Carreño discrepa de los argumentos esgrimidos por la Autoridad Portuaria de Gijón para justificar la necesidad del proyecto. Estima necesario un estudio para determinar los efectos del nuevo dique sobre la dinámica de corrientes y las mareas. Indica que debe determinarse la procedencia de los materiales de relleno. Propone la construcción de una depuradora ya que, en su opinión, la prolongación del emisario de Aboño no servirá para mejorar la calidad de las aguas de la zona. Afirma que la construcción de los nuevos diques puede tener efectos catastróficos sobre la playa de Xivares. Sostiene que las repercusiones del proyecto sobre la pesca de bajura serán gravísimas, ya que se destruirán varios caladeros. Considera que el proyecto puede tener efectos negativos sobre los valores ecológicos del «Paisaje protegido del Cabo Peñas»; señala también los posibles efectos sobre las aves migratorias (cormorán moñudo, colimbo grande, etc.). Afirma que el aumento del tráfico marítimo implicará una mayor contaminación en la zona. Sugiere que se compense el impacto paisajístico con ayudas a la promoción turística y programas de mejora ambiental para los municipios afectados.

Greenpeace se muestra disconforme con el proceso de información pública llevado a cabo. Considera que no está justificada la necesidad del proyecto, y que éste sólo servirá para favorecer a empresas que no apuestan por las energías renovables; en este sentido, señala que con las obras actualmente en ejecución se satisfacen las necesidades reales del puerto. Critica que se haya elegido una alternativa de las más desfavorables con respecto al medio ambiente. Indica que no se ha estudiado la renovación de aguas en la bahía. Considera fundamental la realización de un estudio que determine el impacto del proyecto sobre el litoral colindante, el cual, dice, se encuentra sometido a un proceso erosivo. Sobre la playa de San Lorenzo, se muestra disconforme con el proyecto de regeneración previsto, y solicita que éste se someta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental independiente que incluya la obtención de los áridos

de aportación necesarios. Afirma que no se han valorado los riesgos derivados del aumento de tráfico marítimo. Opina que el impacto paisajístico no está evaluado. Dice que el proyecto afectará a 42 caladeros de bajura. Considera insuficiente la prolongación de 200 metros propuesta para el emisario de Aboño. Echa en falta un estudio detallado sobre los impactos que se producirán en las zonas de extracción de materiales de relleno. Señala que el proyecto supondrá una grave afección sobre la avifauna, citando como especies más relevantes el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*) y el paño común (*Hydrobatas pelagicus*), y sobre las poblaciones de cetáceos.

El Grupo de Recuperación y Estudio de Espacios Naturales (GREEN) considera que debe realizarse un estudio de los posibles efectos de las voladuras previstas en el proyecto sobre las infraestructuras de la ciudad de Gijón. Propone que se construya una pasarela ciclo - peatonal entre las dos orillas de la ría de Aboño, al objeto de unir las sendas que llegan desde Gijón a la Campa de Torres con la senda que va hacia Xivares, de esta forma, señala, se corregiría la ruptura que producen las instalaciones portuarias en la red de senderos litorales.

Coordinadora Ecoloxista d'Asturies considera sobredimensionada la ampliación proyectada, y afirma que con las instalaciones actuales se pueden satisfacer los aumentos de tráfico previstos. Con relación a los principales impactos de la alternativa elegida, enumera los siguientes: impacto visual crítico, sobre todo desde la bahía de Gijón; alteración de las playas próximas; modificación del régimen de corrientes y efectos sobre el intercambio de aguas en la bahía, con posible aumento de la eutrofización; repercusión sobre la avifauna marina; graves repercusiones sobre la pesca de bajura. Señala que no se han tenido en cuenta los impactos ambientales en las zonas de extracción de materiales, y que se han seleccionado algunas canteras en fase de restauración.

Ecoloxistes n'Ación d'Asturies reitera la argumentación repetida en la casi totalidad de las demás alegaciones para estimar que no está justificada la necesidad de la actuación y para evidenciar los impactos ambientales de la misma. Concluye afirmando, a modo de resumen, que el conjunto de impactos ambientales negativos o no bien evaluados, la no necesidad de la obra y la no consideración de los aspectos sociales son motivo para oponerse a la ampliación del puerto de Gijón.

Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) muestra su disconformidad con la forma en que se ha llevado a cabo la información pública del proyecto. Considera que no está justificada la necesidad del proyecto, estimando que sobra capacidad de descarga en las instalaciones actuales. Indica que los quince años que durarán las obras representan una tragedia para el futuro turístico y ciudadano de Gijón y su playa. Dice que los efectos sobre la dinámica marina ocasionarán la pérdida de arena en la playa de San Lorenzo. Asegura que se producirá una pérdida de calidad en las aguas de la bahía y en la percepción de un paisaje único que representa un elemento trascendental en la economía asturiana.

Colectivo Ecologista de Avilés echa en falta la ausencia de colaboración con el puerto vecino de Avilés para captar tráfico. Considera que no se ha analizado el efecto de la obra sobre las playas cercanas, ni el impacto visual desde las localidades próximas. Señala que el proyecto supondrá la destrucción de numerosos caladeros y repercutirá negativamente sobre la pesca de bajura. Dice que no se han tenido en cuenta los impactos sobre las zonas de extracción de materiales.

La Federación de Surf y Bodyboard del Principado de Asturias presenta un escrito en el que expone los mismos argumentos de otras alegaciones, tanto para afirmar que no está justificada la necesidad del proyecto, como para señalar las repercusiones ambientales del mismo. En base a todo ello, manifiesta su oposición a la ampliación del puerto de Gijón, a la que considera de mínima importancia para el desarrollo industrial y económico de Asturias. Afirma que la práctica del deporte que esa Federación representa podría verse radicalmente afectada por el proyecto. Ruega que, si se produjera la ampliación del puerto, se haga teniendo muy en cuenta las consecuencias ambientales y la incidencia que sobre la playa de San Lorenzo y demás litoral pueda tener.

HJMC, Horacio Javier Montes Coto, presenta un escrito mediante el que manifiesta que las previsiones realizadas por la Autoridad Portuaria de Gijón, tanto en lo que se refiere a tamaño de los barcos como a los tráfico futuros, no justifican la alternativa elegida para la ampliación de puerto. En su argumentación hace referencia a diversos estudios sobre tráfico marítimos y propone la modernización de las actuales instalaciones de descarga. Por todo ello, propone una alternativa que, en esencia, consiste en generar una nueva superficie portuaria adosada a la cara exterior del dique de abrigo. Esta solución, dice, podría ir ampliándose, según la evolución de los tráfico, llegando incluso hasta la que ahora propone la Autoridad Portuaria de Gijón.

CC. OO. Asturias considera necesaria una ampliación del puerto de Gijón pues, dice, sería un importante generador de valor añadido para

la región, convirtiéndose en revulsivo para el desarrollo industrial y económico de la misma. En cuanto a la actuación propuesta por la Autoridad Portuaria de Gijón, opina que presenta las siguientes carencias: falta de justificación económica que garantice su rentabilidad; deberían trasladarse los astilleros fuera del núcleo urbano; falta de zonas adecuadas para el manejo de contenedores; necesidad de mejorar la red de comunicaciones (carretera o ferrocarril) para facilitar la entrada y salida de mercancías. Con relación a los impactos ambientales indica que: no se ha realizado un estudio riguroso del impacto visual del proyecto; no se han tenido en cuenta los efectos del confinamiento de las aguas del puerto; los efectos sobre la fauna y la flora se han evaluado de forma incompleta; no se ha considerado los efectos en las áreas de extracción de materiales; el proyecto supondrá la destrucción de 42 caladeros de bajura y, por último, añade que el aumento del tráfico rodado pesado incrementará la contaminación acústica y atmosférica.

Unión Comarcal de CC. OO. Gijón señala que el puerto debe ser un factor de desarrollo en Asturias, y que ello no será posible con la ampliación propuesta. Dice que se deben mejorar las comunicaciones y diversificar los tráfico. Indica que el anteproyecto presentado conlleva graves agresiones medioambientales que no han sido evaluadas.

Asociación de Vecinos «Jovellanos» considera que, si la ampliación del puerto de Gijón resulta necesaria, debe optarse por otra alternativa, ya que la elegida supone un gran impacto visual, además de las repercusiones sobre el oleaje, lavado de arena, suciedad, etc.

Asociación de Vecinos «La Providencia» critica la forma en que se ha llevado a cabo la información pública. Afirma que el nuevo dique impedirá la limpieza y depuración de la concha de San Lorenzo por las corrientes marinas.

Colectivo Vecinal «Rey Pelayo» afirma que la ampliación del puerto de Gijón es innecesaria, ya que, con las actuales instalaciones, sobra espacio y falta actividad. Manifiesta que el proyecto aniquila cualquier posibilidad de mejora de la calidad de vida de la ciudad de Gijón, causando un gran daño, no sólo a la playa de San Lorenzo, sino también sobre el resto de la bahía y la propia ciudad. Critica el procedimiento de información pública llevado a cabo.

Asociación de Vecinos «El Filandón», Carrió-Carreño expone una serie de puntos que desea sean estudiados y tenidos en cuenta, a saber: Si la entrada al túnel de servicio que se hará bajo la Campa de Torres se realiza por Aboño, entonces todas las incomodidades recaerán sobre esta parroquia; los vertidos de la depuradora en construcción repercutirán negativamente sobre las playas de Carreño; la alteración de las corrientes puede modificar dichas playas; deben estudiarse los efectos sobre la flora y fauna marina.

Club Hight Tech Surfer Gijón, Andecha Xoven S-21 y Agrupación Deportiva DEVA dicen que el puerto actual se encuentra infrautilizado, por lo que no está justificada la necesidad de esta ampliación, la cual supondrá un deterioro de la calidad del aire y de las aguas del mar de Gijón. En cuanto a la bahía de Gijón, abundan en los impactos ambientales que reiteradamente se han ido repitiendo en estas alegaciones.

1.384 ciudadanos. Además de las alegaciones de los colectivos señalados, se presentaron 1.384 alegaciones de ciudadanos a título particular, la mayoría con formatos idénticos. En todas ellas se repiten los argumentos y aspectos ambientales que se han comentado en el resto de alegaciones.

Información pública de las alternativas Este y Oeste:

Alegaciones presentadas:

Autoridad Portuaria de Gijón.
Ayuntamiento de Gijón.
Ayuntamiento de Carreño.
Izquierda Asturiana (IAS).
Grupo Municipal de Izquierda Xunida de Xixón.
Andecha Astur de Carreño.
Greenpeace.
Coordinadora Ecoloxista d'Asturies.
Ecoloxistes n'Ación d'Asturies.
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA).
Unión Comarcal de CC. OO. de Gijón.
Asociación de Vecinos «Jovellanos».
Asociación de Vecinos «La Arena».
Asociación de Vecinos «El Tranqueru».
Junta de Propietarios Urbanización «Playa de Xivares».
Asociación de Vecinos «El Filandón», Carreño.
7 ciudadanos a título particular.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en las alegaciones señaladas:

Autoridad Portuaria de Gijón, a través de un escrito firmado por el entonces presidente, expone una serie de alegaciones divididas en cuatro grupos: antecedentes, información pública, fundamentos jurídicos y alegaciones técnicas. En los tres primeros grupos viene a mostrar, básicamente, su disconformidad con el procedimiento seguido en la tramitación de las alternativas Este y Oeste, tanto en el fondo como en la forma. Respecto a las alegaciones técnicas relativas al medio físico indica, entre otros aspectos, que las alternativas Este y Oeste propuestas por Puertos del Estado no contienen los correspondientes estudios de maniobrabilidad que determinen se si han subsanado los problemas de seguridad y operatividad detectados en la alternativa 3A (muy similar a la Este y Oeste) propuesta por la Autoridad Portuaria de Gijón y descartada por estos motivos. Entre los condicionantes relativos al medio ambiente señala que no están suficientemente estudiadas las afecciones de las alternativas Este y Oeste sobre la estabilidad de las playas de San Lorenzo y Xivares, así como sobre la especificidad y singularidades del Cabo Torres, en especial sobre las comunidades vegetales y el cormorán moñudo, señaladas por el Ayuntamiento de Gijón y por la Consejería de Medio Ambiente del Principado. También indica la afección al emisario submarino de Aboño, la dificultad de confinar posibles vertidos accidentales que se produzcan en las aguas portuarias y la necesidad de emplear grandes medios constructivos. Como conclusión, indica que rechaza las alternativas Este y Oeste por seguridad, maniobras de emergencia, control de vertidos, afecciones a las playas y aspectos constructivos, y aboga por recuperar el espíritu de concertación entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Gijón.

Ayuntamiento de Gijón expone una serie de alegaciones entre las que cabe destacar las siguientes: la ampliación del puerto de Gijón debe asegurar el futuro del puerto; las nuevas variantes propuestas por Puertos del Estado deben incluir un estudio de maniobrabilidad que determine la seguridad en las maniobras de aproximación de los buques; deben realizarse estudios sobre las corrientes que afectan a la estabilidad de la playa de San Lorenzo y rechaza la alternativa Oeste por la pérdida de especificidad del Cabo Torres. Así mismo, insta al Ministerio de Fomento a que fije plazos para elaborar el proyecto constructivo de la autovía por Aboño.

Ayuntamiento de Carreño, a la vista de las alegaciones presentadas por varias asociaciones de vecinos y de las alternativas presentadas por Puertos del Estado, acuerda rechazar las alternativas Oeste y Este-1 por condicionar ambas el paso de la autovía por Aboño, y la Oeste, además, por destruir el entorno natural del Cabo Torres. En cuanto a la alternativa Este-2, o cualquier otra de las anteriormente propuestas o que puedan plantearse en un futuro, se remite textualmente a los planteamientos expresados durante la información pública correspondiente a la alternativa 3C.

Izquierda Asturiana (IAS), tras un preámbulo donde opina que las alternativas presentadas suponen una mejora respecto a la anterior, en especial porque se contempla el paso de la autovía por el valle de Aboño, expresa la necesidad de incidir sobre algunos puntos ya expuestos en las alegaciones a la alternativa 3C. En primer lugar, señala que se debería haber realizado un estudio de impacto estructural, tal como establece la ley 1/1987 del Principado de Asturias. En segundo lugar, fundamentalmente, considera que las dos nuevas alternativas propuestas no describen bien el proyecto y no están suficientemente justificadas, por cuanto se parecen a algunas de las descartadas en la primera información pública; conllevan un impacto ambiental más significativo sobre la playa de San Lorenzo y, una de ellas, envuelve el Cabo Torres. En tercer lugar, duda de la fiabilidad de los estudios realizados debido a que sus conclusiones son, en ocasiones, contradictorias respecto a las de los estudios de la alternativa 3C. Así mismo, expone una tabla comparativa donde se recogen las valoraciones de los impactos para cada alternativa y en la que se observa que para las alternativas Este y Oeste, supuestamente más benignas, algunos impactos son mayores.

Grupo Municipal de Izquierda Xunida de Xixón, considera necesaria la ampliación del puerto de Gijón, pero mediante una solución que integre al vecino puerto de Avilés. También considera que la posible ampliación de las dos alternativas ahora propuestas, hasta llegar a la alternativa 3C, repercutiría irreversiblemente sobre la flora y fauna, cambiando la morfología de la playa de San Lorenzo. Indica que es necesario desarrollar un proyecto que no afecte ambientalmente al Cabo Torres y a su flora y fauna. Por último, considera positiva la conexión de la ronda oeste por Aboño.

Andecha Astur de Carreño, tras cuestionarse por qué el nuevo estudio de impacto ambiental sólo hace referencia al concejo de Gijón y no al conjunto de la costa central asturiana, pasa a discutir los capítulos del estudio de impacto ambiental en los que ha detectado deficiencias. Entre éstas cabe mencionar las siguientes: no se justifica adecuadamente la necesidad de ampliación del puerto y critica que no se hayan considerado

los nuevos medios con los que cuenta el puerto; no entiende por qué se desechó la alternativa 2C en el anterior estudio de impacto ambiental; la alternativa Oeste hace desaparecer el Cabo Torres; no se analizan los impactos ambientales sobre los concejos de Carreño y Gozón; las aguas portuarias podrían dar lugar a «mareas verdes»; no se garantiza el desarrollo turístico y no se ha informado a las cofradías de pescadores de la costa central asturiana.

Greenpeace critica el desconcierto creado por el Ministerio de Fomento por la forma en que se han presentado las nuevas alternativas. Vuelve a incidir en que no está justificada la necesidad del proyecto y que, en la actualización que supone el nuevo estudio de impacto ambiental, no se han tenido en cuenta los nuevos medios con los que cuenta el puerto. Considera que las nuevas alternativas de ampliación del puerto de Gijón no se han estudiado en profundidad, limitándose a hacer una comparación con la alternativa 3C, aspecto que vuelve a mencionar en relación con la falta de información acerca de los efectos sobre la biología marina y sobre los caladeros de pesca, a este respecto afirma que el proyecto afectará duramente a la pesca de bajura. Estima que se debería haber incluido en los costes del proyecto la regeneración de las playas, las cuales sufrirán retrocesos en todas las alternativas. Hace referencia a los efectos del accidente del buque «Prestige» sobre la población de cormorán moñudo, especie amenazada que se verá afectada por la obra. No encuentra serio el análisis de la dispersión de partículas, ya que se limita a resaltar el gran impacto de la alternativa 3C pero no valora la afección de cada una de las alternativas. Por último, recuerda que el turismo es un motor de la economía nacional, y que no se ha valorado realmente en el estudio, así como tampoco se ha tenido en cuenta el principio de precaución impulsado por la Unión Europea.

Coordinadora Ecoloxista d'Asturies sigue considerando sobredimensionadas las alternativas proyectadas, ya que la ampliación se fundamenta en los tráfico del carbón, y afirma que racionalizando las instalaciones actuales, se pueden satisfacer los aumentos de tráfico previstos. Con relación al estudio de impacto ambiental, señala que existen numerosas insuficiencias, entre las que destacan la ausencia de un análisis estructural, tal como exige la legislación del Principado, el aumento del tráfico rodado durante la fase de construcción, un estudio completo de corrientes, la valoración del impacto sobre el confinamiento de las aguas de la bahía y el impacto sobre las aves, en especial sobre aquellas para las que el Musel es el sitio más importante de toda la península (colimbo grande, corregimos oscuro, etc) y sobre el cormorán moñudo.

Ecoloxistes n'Acción d'Asturies reconoce que las alternativas propuestas tienen un menor impacto visual sobre la ciudad y valora positivamente el traslado de la ronda a la zona de Aboño. Sin embargo, reitera la argumentación de que no está justificada la necesidad de la ampliación, sobre todo teniendo en cuenta la tendencia de los tráfico de carbón. Concluye afirmando, a modo de resumen, que el conjunto de impactos ambientales negativos o no bien evaluados y la no necesidad de la obra son motivo para oponerse a la ampliación del puerto de Gijón.

Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) indica que no se demuestra ni justifica la necesidad de ampliar el puerto para, a continuación, poner de manifiesto las contradicciones del nuevo estudio de impacto ambiental en el que, añade, se vuelven a valorar los impactos de la alternativa 3C pero con otros criterios más severos. En cuanto al aumento de calado que se pretende con la ampliación, considera que los puertos de origen para el tráfico del carbón, tienen calados iguales o inferiores al los del puerto de Gijón, ocurriendo lo mismo para los buques de pasajeros o metaneros. Por último, finaliza incidiendo en los mismos aspectos en lo hiciera en la alegación anterior, es decir, en que no se han estudiado todos los impactos ambientales y en que se parcializa la valoración de los impactos ambientales de un mismo proyecto, refiriéndose con esto a las canteras y a las infraestructuras lineales.

Unión Comarcal de CC. OO. de Gijón en primer lugar, critica el proceso de información pública en cuanto a plazos e información documental, para, a continuación, incidir sobre la equivocada vocación del puerto de Gijón hacia los graneles sólidos en vez de potenciar los tráfico de mercancías generales. En segundo lugar, indica que la ampliación del puerto debe conllevar, necesariamente, el desarrollo de infraestructuras lineales, en especial el ferrocarril, y un plan industrial. Por último, considera que el estudio de impacto ambiental tiene graves carencias. Por todo lo expuesto, solicita que se realice un estudio de las necesidades de ampliación del puerto, teniendo en cuenta al puerto de Avilés y que se creen buenas comunicaciones y suelo industrial portuario.

Asociación de Vecinos «Jovellanos» considera aceptables las alternativas propuestas, en especial la Este-1. Sin embargo, a continuación, expresa su opinión contraria al Plan Director de la Autoridad Portuaria y realiza un estudio sobre la potencial capacidad del puerto de Gijón que, con obras de envergadura mucho menor, podría dar servicio a las previsiones rea-

lizadas por la Autoridad Portuaria para el año 2020. Las soluciones propuestas por esta Asociación consisten en dragados de aumento de calados (entre 1,6 y 2,0 millones de metros cúbicos), terminar las obras de ampliación del muelle Marcelino León y dotarlo de una o dos grúas pórtico.

Asociación de Vecinos «barrio de la Arena» rechaza la alternativa 3C y admite la alternativa Este-1 como la menos perjudicial. Por otra parte, apoyan la propuesta de la Asociación de Vecinos «Jovellanos» y se oponen al desmantelamiento de las instalaciones de EBHISA.

Asociación de Vecinos «El Tranquero» y la Junta de Propietarios de la Urbanización «Playa de Xivares» presentan dos escritos idénticos en los que se critica que el estudio de impacto ambiental no desarrolle la incidencia ambiental de las nuevas alternativas sobre el concejo de Carreño, en especial la Oeste y la Este-1, ya que son las que más pueden perjudicar a la expansión turística y poblacional que está experimentando la zona oriental de Carreño. En consecuencia, solicitan un estudio de impacto ambiental concreto sobre la zona de Carreño y reiteran su oposición a las alternativas.

Asociación de Vecinos «El Filandón», Carreño señala que en el estudio de impacto ambiental no se han tenido suficientemente en cuenta las repercusiones sobre el concejo de Carreño, que serán especialmente graves en las alternativas Oeste y Este-1. Por otra parte, duda de la necesidad de la ampliación y realiza una descripción de los medios de que dispone el puerto de Gijón, que considera suficientes con algunas inversiones de mucho menor coste (cintas transportadoras y grúas pórtico). Tampoco entiende por qué se descartó la alternativa 2C y ahora se proponen dos nuevas alternativas muy parecidas a aquella. En la mayor parte de la alegación se vuelve a incidir, punto por punto, en todas las deficiencias que contiene el estudio respecto al concejo de Carreño. Como conclusión, se opone al proyecto de ampliación del puerto, alegando que los efectos de la obra sobre la pesca, los servicios y las playas son irreversibles con repercusiones sociales, ambientales y económicas. Así mismo, pone en entredicho la rentabilidad de la obra y considera que cualquier proyecto de ampliación debe contemplar al concejo de Carreño.

Siete ciudadanos, a título particular, presentan alegaciones, algunas de ellas de idéntico contenido, en las que, por regla general, se oponen a la ampliación del puerto en todas sus variantes. Los motivos esgrimidos son, en esencia, los siguientes: la ampliación actualmente en curso, muelle de la Osa, cubre las necesidades más optimistas de tráfico de carbón; los calados necesarios están exagerados; la afición a la playa de San Lorenzo; el temor a que el superpuerto se convierta en garaje de barcos como el Prestige; se critica el proceso de información pública y el contenido y objeto de dos informes encargados por la Autoridad Portuaria acerca de los efectos del proyecto sobre la pesca y el turismo a finales del año 2002; falta de información respecto a corrientes marinas, obviando el afloramiento costero que se produce en verano y que puede transportar al interior de la bahía de Gijón los efluentes del colector de Peñarubia; el impacto sobre las canteras; la diferente metodología utilizada para valorar la alternativa 3C.

BANCO DE ESPAÑA

1471

RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 23 de enero de 2004, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	1,2692	dólares USA.
1 euro =	134,48	yenes japoneses.
1 euro =	7,4496	coronas danesas.
1 euro =	0,68910	libras esterlinas.
1 euro =	9,1436	coronas suecas.
1 euro =	1,5659	francos suizos.
1 euro =	86,38	coronas islandesas.
1 euro =	8,5930	coronas noruegas.

1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,58668	libras chipriotas.
1 euro =	32,979	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	262,80	forints húngaros.
1 euro =	3,4533	litas lituanos.
1 euro =	0,6724	lats letones.
1 euro =	0,4300	liras maltesas.
1 euro =	4,6928	zlotys polacos.
1 euro =	41,052	leus rumanos.
1 euro =	237,3600	tolares eslovenos.
1 euro =	40,535	coronas eslovacas.
1 euro =	1.685.432	liras turcas.
1 euro =	1,6350	dólares australianos.
1 euro =	1,6668	dólares canadienses.
1 euro =	9,8548	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,8763	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,1512	dólares de Singapur.
1 euro =	1.505,27	wons surcoreanos.
1 euro =	9,0570	rands sudafricanos.

Madrid, 23 de enero de 2004.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.

ADMINISTRACIÓN LOCAL

1472

RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2003, del Consell Insular de Mallorca (Illes Balears), por la que se hace pública la incoación del expediente de declaración de bien de interés cultural de la Iglesia Parroquial de Sant Jaume, Palma de Mallorca.

En la reunión del pasado 18 de septiembre de 2002, sesión 11, la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimoni Históric, sobre el expediente de referencia acordó, por unanimidad lo siguiente:

I. Incoar expediente de declaración de Bien de Interés Cultural a favor de la Iglesia Parroquial de Sant Jaume de Palma, la descripción del cual y los elementos singulares especialmente protegidos figuran en el anexo del presente acuerdo.

II. Suspender la tramitación de las licencias municipales de parcelación, de edificación o de derribo en la zona afectada y, también, la suspensión de los efectos de las licencias ya concedidas. Cualquier obra que se tenga que realizar en el inmueble afectado para la incoación tendrá que ser previamente autorizado por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo i Patrimoni Históric.

Esta suspensión dependerá de la resolución o de la caducidad del procedimiento.

El acuerdo de declaración se tendrá que adoptar en el plazo máximo de veinte meses a partir de la fecha de iniciación del procedimiento, el cual caducará si una vez transcurrido este plazo se solicita se archiven las actuaciones y en los treinta días siguientes no se dicta resolución. Caducado el procedimiento, no se podrá volver a iniciar en los tres años siguientes, salvo que lo pida el titular del bien.

III. Notificar esta resolución a los interesados, al Ayuntamiento de Palma y al Govern de les Illes Balears.

IV. Publicar este acuerdo de incoación en el *Bulletí Oficial* de les Illes Balears, y en el *Boletín Oficial del Estado*, y comunicarlo al Registro Insular de Bienes de Interés Cultural y al Registro de Bienes de Interés Cultural de les Illes Balears.

Todo esto, de conformidad con lo que establecen los artículos 15 y 18, con relación con los artículos 7 y siguientes reguladores del procedimiento de declaración de bienes de interés cultural de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del patrimonio histórico de les Illes Balears, y de acuerdo con el informe del Area de Patrimonio Histórico de agosto de 2002.

Palma de Mallorca, 15 de diciembre 2003.—La Presidenta, María Antonia Munar i Riutort