

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**10855** *Resolución de 20 de julio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del puerto deportivo dársena Orconera, Bahía de Santander.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9, n) del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la citada Ley, por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 28 de mayo de 2010, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es el Ayuntamiento de El Astillero (Cantabria) a través de su Concejalía de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo. El órgano sustantivo es la Autoridad Portuaria de Santander.

Objeto y justificación. El proyecto define las actuaciones necesarias para la ampliación del Puerto Deportivo de El Astillero, a desarrollar entre las actuales dársenas de San José y de Orconera, mediante la instalación de cuatro líneas de pantalanes para 105 embarcaciones entre 6 y 13 metros de eslora.

La justificación del proyecto se encuentra, según el promotor, en la alta demanda de puntos de atraque en los municipios del entorno.

Localización y descripción. La ampliación se localiza en el espacio libre que se encuentra entre las actuales dársenas de San José y de Orconera, ocupando una superficie de aproximadamente 12.000 m<sup>2</sup> de espacio intermareal limitado por el paseo marítimo existente y por la ría de Astillero.

Las obras proyectadas son las siguientes:

Refuerzo de la base de los muelles con la construcción de un repié en las zonas donde no lo haya, llegando con su cimentación si es posible a la cota - 0.5 m y su coronación a la +2 m con una anchura en coronación entre 0.5 y 1 m y un talud en contacto con el agua de 5V-1H, construyéndose adosado al muelle actual.

Retirada de materiales en el fondo de la dársena, con precaución y sin acercarse a los muelles, hasta conseguir la cota - 0.5 m en las zonas próximas a los muelles y la cota -1.5 en el resto de la dársena. El volumen total a dragar serían 15.000 m<sup>3</sup> aproximadamente, de los cuales unos 11.000 m<sup>3</sup> se verterán al mar y el resto se llevarán a vertedero. El dragado se realizaría desde el mar mediante una draga gánguil. El vertido en el mar se realizará en el punto designado por la Autoridad Portuaria. El material dragado con destino a vertedero se almacenará en una parcela convenientemente impermeabilizada, para proceder a su secado.

Instalación de los pilotes necesarios para el arriostramiento de los pantalanés.

Instalación de los pantalanés, fingers y pasarelas.

Alternativas. En cuanto a la ubicación no hay alternativas, puesto que éste es el único espacio en el que se puede intervenir, entre las actuales dársenas de San José y de Orconera. Además de la alternativa descrita, se expone la alternativa 0 y la alternativa de Marina seca.

La alternativa 0, o de no actuación se ha desechado porque el espacio ya tiene un uso portuario y deportivo muy degradado, y teniendo en cuenta las dimensiones económica, social y ambiental, resulta aconsejable reordenar el espacio portuario y dotarlo de instalaciones adecuadas para un servicio de calidad y una mejor garantía de la protección ambiental y del paisaje.

La alternativa de Marina seca propone la ocupación de 5000 m<sup>2</sup> de zona intermareal y la construcción en este lugar de un muelle donde ubicar la nave de 2000 m<sup>2</sup>, nueva rampa de varada, travelift y taller de carenado. Esta alternativa se desechó porque no integraba adecuadamente la actuación con las dársenas existentes y con el paseo marítimo.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

2.1 Espacios naturales protegidos. El área en la que se localiza el proyecto se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos por la comunidad autónoma. No obstante, en sus alrededores podemos encontrar espacios naturales con distintas figuras de protección.

A 6.800 m de la zona de actuación, en la parte más externa de la margen derecha de la bahía, se localiza el LIC ES1300005 Dunas del Puntal y Estuario del Miera en el que se pueden encontrar campos dunares desarrollados sobre una flecha litoral con una dinámica muy activa, y marismas y zonas submareales, situadas en la desembocadura del río Miera.

En el ámbito municipal, El Astillero cuenta con diversos espacios de interés ecológico y ambiental entre los que destaca la Reserva Ornitológica de Marismas Blancas, que se sitúa a unos 500 m de la zona de actuación. Se trata de una laguna de agua dulce, ligeramente salobre, de pendientes suaves y aguas someras que ha permitido el desarrollo de una abundante vegetación palustre, principalmente carrizo (*Phragmites australis*), espadaña (*Typha latifolia*) y herbazales de juncos y carex; y el establecimiento de distintas especies de avifauna.

Toda la Bahía de Santander y su zona litoral está considerada IBA.

2.2 Fauna y flora, hábitats. La zona de actuación se localiza en los fangos intermareales correspondientes a un tipo de hábitat de los comprendidos en el anexo I de la directiva 92/43/CEE, identificado con el código 1140 Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja, se trata de fondos costeros dominados por la marea, con carácter intermareal y pendiente suave, de naturaleza fango-arenosa, desprovistos de plantas vasculares y colonizados habitualmente por algas azules y diatomeas o tapizados por formaciones anfíbias de *Nanozostera noltii*. Las praderas de esta fanerógama marina se encuentran protegidas por el Convenio OSPAR para la protección del Atlántico Nor-Este y por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.

La fauna ligada al sustrato, presente en la llanura intermareal donde se localiza el proyecto se corresponde con una comunidad bentónica de anélidos poliquetos, crustáceos, gasterópodos y bivalvos típica de la zona interior de la bahía, donde los fondos son más heterogéneos, con más materia orgánica y contenidos bajos de carbonatos.

La Bahía de Santander contiene tres zonas de producción de moluscos, la denominada CAN 1-06 es la que se sitúa alrededor de la zona de obra, en la parte más interna de la bahía. En estas zonas de producción existen unos criterios de calidad que determinan la aptitud para el consumo humano de los moluscos que allí se desarrollan. Existen parámetros bacteriológicos, y parámetros referidos a variables fisicoquímicas,

biotoxinas, hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP's) y a metales pesados, que en caso de verse alterados, podrían producir una variación en la clasificación de estas zonas como aptas o no para la explotación y el consumo y, por tanto, un grave perjuicio para el sector marisquero. En este sentido, cabe reseñar que los páramos del arco sur de bahía que rodean la zona que se proyecta dragar, presentan elevados niveles de contaminación por HAP's y metales pesados, siendo la zona más afectada la desembocadura de la ría de Boo. Por ello, cualquier actuación de dragado en la zona podría suponer un riesgo importante para las condiciones higiénico-sanitarias de la zona al resuspender los contaminantes que se encuentran en el sedimento.

Respecto a la avifauna, la bahía de Santander, que se considera en su conjunto IBA 026, cuenta con varios espacios de interés como son el LIC ES1300005 Dunas del Puntal y Estuario del Miera, las marismas de Alday y Parayas, que son Reserva Municipal del Ayuntamiento de Camargo, y las Marismas Blancas, que son Reserva Ornitológica en el Ayuntamiento de Astillero. Esta Reserva Ornitológica se encuentra justo al lado de la parcela propuesta en principio para el secado del material dragado con destino a vertedero. En sus 200.000 m<sup>2</sup> se han identificado más de 75 especies de aves (10 de ellas la utilizan como zona de cría), entre las que se encuentran especies protegidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, como son entre otras, la garza imperial (*Ardea purpurea*), la garza real (*Ardea cinerea*), la garceta común (*Egretta garzetta*), el zampullín común (*Tachybaptus ruficollis*), el avetorillo (*Ixobrychus minutus*) y el aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*).

En la zona en la que se desarrollan las actuaciones previstas no existe vegetación natural sino un jardín municipal contiguo al paseo marítimo. Tampoco existe vegetación natural en la parcela propuesta para el acopio de materiales, maquinaria y material dragado. La flora marina se encuentra escasamente representada, quedando restringida a escasas algas arraigadas en los elementos de sustrato duro presentes o procedentes de arribazón, y una pequeña mancha de la fanerógama *Zostera noltii* situada en la parte noroccidental de la zona de estudio, reducida a unos pocos metros cuadrados de superficie.

2.3 Calidad del agua. En la Bahía de Santander se han delimitado tres masas de agua atendiendo a la distinta magnitud de los impactos y tipos de presiones que recibe. Así, en la zona exterior de la margen izquierda de la bahía se encuentran los puertos deportivos de Puertochico y Marina del Cantábrico, el puerto pesquero, el puerto comercial de Santander y todo el frente urbano de la ciudad, esta masa de agua se conoce como Santander-Puerto. La zona más interna de la bahía que engloba las rías de Astillero, Boo, Solía y Tijero, se denomina Santander-Interior. El resto de la bahía, es decir, la que se corresponde con los páramos intermareales de la margen derecha, frente a Pedreña y a la ría de Cubas, se denomina Santander-Páramos.

La evaluación del estado ecológico de las masas de agua de la bahía integra las valoraciones obtenidas con los indicadores fisicoquímicos (calidad del agua y calidad de los sedimentos), los indicadores biológicos (fitoplancton, vegetación de marisma e invertebrados bentónicos) y los indicadores hidromorfológicos. Como resultado de esta evaluación, se obtiene que el estado de la masa de agua en la que se desarrolla el proyecto, Santander-Interior, según los indicadores biológicos, se considera moderado, tanto por el fitoplancton como por los invertebrados bentónicos. No obstante, la vegetación de marisma, así como su estado fisicoquímico se ha calificado como bueno.

2.4 Residuos. Se ha realizado la caracterización de los materiales a dragar conforme a las recomendaciones del CEDEX para la gestión de los materiales a dragar en los puertos españoles (1994), sobre cuatro muestras (P1, P2, P3 y P4). De la caracterización granulométrica se desprende que el porcentaje de finos en ningún caso supera el 9%, y los porcentajes de arenas se sitúan entre el 51% y el 80%. La proporción de materia orgánica está alrededor del 1%, salvo en la muestra P1 que es del 3.25%.

En los resultados del análisis del contenido en metales pesados y PCB's, y teniendo en cuenta los niveles de acción establecidos en las citadas recomendaciones, se observa que los sedimentos a dragar superan las concentraciones establecidas para el nivel de

acción 1, sin rebasar el nivel de acción 2 en lo que se refiere al cadmio, cobre, plomo, y zinc, salvo para el caso de la muestra P1 en que también se supera el nivel de acción 1 para el mercurio y, además la concentración de PCB's supera el nivel de acción 2; por lo tanto, esta última muestra determina un volumen de dragado de categoría III, por su contenido en PCB's.

A la vista de los resultados obtenidos en la caracterización de la muestra P1, el promotor ha decidido gestionar en tierra, en vertedero autorizado, el volumen de material dragado que representa dicha muestra, aproximadamente 4.000 m<sup>3</sup>, mientras que el resto del material dragado se verterá al mar mediante la autorización correspondiente.

2.5 Dinámica litoral. El promotor ha realizado un estudio específico para analizar la posible afección hidrodinámica y sedimentaria producida por la ampliación del puerto deportivo. Las conclusiones de dicho estudio en cuanto a los efectos a corto plazo son:

- a) No produce cambios significativos en las corrientes máximas.
- b) No produce cambios en el desfase máximo.
- c) El volumen de agua aumenta, pero de manera muy reducida comparado con el prisma de toda la bahía.
- d) Las diferencias en velocidad apreciadas entre los espigones de San José y Pontejos son mucho menores que las que se generan de forma natural entre mareas vivas y mareas muertas. En el resto de los puntos de la bahía son inapreciables.
- e) Las zonas de sedimentación en la bahía y su desembocadura no se verán afectadas.

En lo que se refiere a los efectos producidos a largo plazo, los incrementos en la profundidad (<0.6 mm) y en la anchura (<5 cm) en la desembocadura de la bahía de Santander, se consideran inapreciables. Y en lo que se refiere sólo a la ría de Astillero se ha calculado un aumento de calado del orden de 0.6 cm, también considerado inapreciable.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada documentación inicial. Con fecha 23 de marzo de 2009, se recibió el documento ambiental del proyecto Ampliación del puerto deportivo Dársena Orconera, Bahía de Santander procedente del ente público Puertos del Estado, junto con la solicitud de determinación sobre la necesidad de sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Tras aclarar las dudas del órgano sustantivo en cuanto a la inclusión del proyecto en el epígrafe 9, n) del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y una vez recibida la documentación complementaria que se solicitó al promotor, se procedió a realizar el trámite de consultas previas.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 10 de marzo de 2010 se inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se recogen las entidades que fueron consultadas, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Entidades	Respuestas
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA).....	
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria.....	X

Entidades	Respuestas
Dirección General de Pesca y Alimentación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria. . . . .	X
Dirección General de Puertos y Costas de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria. . . . .	X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	X
Ecologistas en Acción de Cantabria. . . . .	
Grupo de Estudio Defensa Ecosistemas Naturales (GEPEN). . . . .	
Organización Ecologista Oceana. . . . .	

A continuación se expone de forma resumida el resultado de las consultas:

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria considera que el proyecto en cuestión debe obtener la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, habida cuenta que el incremento en lámina de agua supera con creces el 20% de la ya existente, y según la normativa ambiental actualmente de aplicación en esta Comunidad Autónoma, la Ley 17/06 de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado, dicha ampliación tendría obligatoriedad expresa de substanciar trámite reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, en base a su anexo: B2.7.d.

Espacios protegidos. La Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria comunica que el área propuesta para el proyecto de Ampliación del puerto deportivo Dársena Orconera. Bahía de Santander» se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos, y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

Hábitats, fauna y flora. La Subdirección General de Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria llama la atención sobre la posibilidad de que el dragado propuesto afecte a los criterios de calidad que determinan la aptitud para el consumo humano de los recursos marisqueros que allí se desarrollan.

La División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina solicita que se aclare la presencia de *Zostera Noltii* en la zona afectada por el proyecto, y en su caso evaluar adecuadamente los impactos sobre la misma.

Calidad del agua. La División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina informa que el proyecto final debe considerar su compatibilidad con los criterios de la Directiva Marco del Agua en función de la clasificación del estado ecológico de la masa de agua donde se pretende ejecutar el proyecto, de manera que se asegure su no deterioro.

Residuos. La División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina, considera que la caracterización de sedimentos a dragar debe ser objeto de un muestreo y análisis complementario, según lo establecido en las recomendaciones del CEDEX para la gestión del material dragado (1994) es obligatoria la determinación de arsénico cuando al menos tres metales del grupo A superan, en muestras individuales, los niveles de acción 1, y la determinación de compuestos orgánicos (PCB's, AOX y aceites) cuando el valor de  $\Sigma$ PCB's supere el nivel de acción 1.

La Subdirección General de Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria, explica que dada la indefinición oficial de la zona de vertido en alta mar no puede informar este aspecto del proyecto.

Dinámica litoral. La División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina considera que se deben realizar los cálculos numéricos o estudios necesarios que permitan evaluar de manera conveniente el impacto de la actuación sobre la dinámica litoral y el transporte de sedimentos.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental (EsIA), y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 31 de mayo de 2010, se dio traslado al promotor del resultado de las consultas y de la amplitud y detalle que debería tener el estudio de impacto ambiental (EsIA), haciendo hincapié en la necesidad de completar la caracterización química del material dragado, de presentar alternativas de gestión de dicho material, y desarrollar las medidas preventivas y correctoras así como el programa de vigilancia ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. La Autoridad Portuaria de Santander sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 9 de junio de 2011. Con fecha de 19 de septiembre de 2011, la Autoridad Portuaria de Santander remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, que comprendía el EsIA y el resultado de la información pública.

3.2.1 Información pública. Resultado. Durante el procedimiento de información pública se recibieron informes de cinco entidades: Dirección General de Biodiversidad, Dirección General de Cultura, y Dirección General de Puertos y Costas, todas ellas pertenecientes al Gobierno de Cantabria, Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, y Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, ambas pertenecientes al antiguo MARM.

La Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria comunica que no se podrán verter sustancias contaminantes generadas en la obra que puedan afectar a la calidad de las aguas de la ría o de la bahía, se evitará ubicar acopios de materiales fuera de las zonas previstas para tal fin, y se extremarán los controles para evitar que la maquinaria y su limpieza favorezcan la dispersión de plantas invasoras.

La Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria no prevé la existencia de impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas (control arqueológico de todos los dragados, en cumplimiento del artículo 83 de la Ley 11/1998).

La entidad Puertos de Cantabria comunica que la zona de actuación no es Dominio Público Portuario competencia de esa entidad y tampoco afecta a sus proyectos. Por otro lado, considera que la actuación está en consonancia con el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal en su informe manifiesta una serie de recomendaciones, entre las que destacan las siguientes:

Estudiar alternativas a la zona de ocupación temporal propuesta en el EsIA, ya que el riesgo de afección indirecta al espacio Marismas Blancas es muy alto.

El secado de los materiales de dragado de categoría III, además de contar con la impermeabilización de la parcela correspondiente, deberá establecer la recogida y tratamiento adecuado de los lixiviados que se produzcan.

Se deberán establecer medidas que aseguren el correcto funcionamiento de las barreras antiturbidez (estado de las uniones, profundidad y lastrado a lo largo de todo el periodo de uso) y medidas para evitar el rebose del material dragado durante su transporte hasta el punto de vertido.

Se aconseja suspender los trabajos cuando el mar se encuentre agitado y que se establezca un protocolo de parada provisional si la turbidez del agua supera niveles críticos para la vida acuática.

Debería incluirse en el control de la calidad de las aguas, el entorno de la Reserva Ornitológica Marismas Blancas.

Los materiales de escollera deberán proceder de canteras autorizadas.

En caso de derrames accidentales se comunicarán inmediatamente al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria, y se adoptarán las medidas necesarias para contenerlo y gestionarlo adecuadamente.

Se respetará la normativa del convenio OSPAR sobre materiales de construcción a emplear en el medio marino.

Se mantendrá informado al sector marisquero de las actividades de ampliación.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a través de la División para la Protección del Mar manifiesta, entre otras consideraciones, que el promotor ha procedido a ampliar la caracterización del material de dragado determinando arsénico y compuestos orgánicos, pero no se han interpretado estos resultados, refiere las autorizaciones necesarias para efectuar el vertido al mar del material de categoría II, las precauciones a tener en cuenta en dicha operación, recuerda la presencia en el área de dragado de *Zostera noltii* y su nivel de protección, también considera que el proyecto debe asegurar su compatibilidad con el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica correspondiente y con la Ley 41/2010 de Protección del Medio Marino, así como que las sustancias materiales y aditivos a emplear en la construcción deberán estar incluidos en la lista PLONOR de OSPAR.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración. Con fecha 25 de octubre de 2011, se requirió al promotor ampliar la información sobre los siguientes aspectos del EsIA: vertederos que pudieran acoger el material dragado de categoría III; definición del aislamiento y posterior tratamiento del lixiviado procedente del secado del material dragado de categoría III, teniendo en cuenta que la parcela de secado linda con la Reserva Ornitológica Marismas Blancas; extensión y densidad de la mancha de *Zostera noltii*; y localización sobre plano de la superficie de dragado de categoría III.

También se le solicitó al promotor que informara sobre cual era su postura frente a las observaciones realizadas en el trámite de información pública por la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y la División para la Protección del Mar, ambas pertenecientes al entonces MARM.

Con fecha 20 de febrero de 2012, se recibió la información adicional solicitada, remitida por la Autoridad Portuaria de Santander; en ella se recogen las siguientes modificaciones al proyecto inicial:

a) El material extraído del dragado con categoría III no se depositará en la parcela definida en la medida 11 del capítulo 5 «Propuesta de Medidas de Mejora Ambiental» del EsIA, sino en una parcela de unos 500 m<sup>2</sup> contigua al aparcamiento situado junto a la Dársena de San José, donde es más fácil depositar el material dragado para su decantación y secado. Esta parcela contará con una pendiente del 1%, estará forrada de plástico, y tendrá una retenida en toda el área de altura 1,00 m igualmente forrada de plástico. El lixiviado recogido en la parte más baja de la zona de secado será retirado mediante bombeo a camiones cisterna por una empresa especializada. Posteriormente, se procederá a su tratamiento en planta junto con los materiales tipo III transportados para su estabilización y posterior transporte a vertedero de materiales no peligrosos.

b) En la zona de acopio de materiales y maquinaria que dista 500 m de la zona de obra y definida en el capítulo 5 Propuesta de medidas de mejora ambiental del EsIA como medida 11; se almacenarán, básicamente, pantalanes pilotes y material para instalaciones de servicios de agua y electricidad.

c) Para evitar el rebose durante el transporte del material dragado al punto de vertido en el mar, la medida más comúnmente utilizada consiste en no sobrepasar la capacidad de carga de la cántara de la draga. Para evitar el aumento de turbidez en la aguas, también se establece que no se dragará con vientos de mas de 20 km/h, ni cuando la altura de ola en mar abierto sea superior a 1 m de altura.

d) Se dispondrá de un cuarto punto de muestreo para el control de la calidad de las aguas, en la entrada de la ría de Boo, en el entorno de la reserva ornitológica Marismas Blancas.

e) Todos los materiales y aditivos a emplear en la construcción estarán incluidos en la lista PLONOR de OSPAR.

f) Se ha realizado un nuevo muestreo de la mancha de *Zostera nana* (sinonimia de *Zostera noltii*) con fecha 1 de diciembre de 2011, en el que se ha definido una superficie de ocupación de 6,77 m<sup>2</sup> y una densidad de ejemplares en torno a los 1500-2000 pies/m<sup>2</sup>.

Con estos datos no se estima necesario ninguna medida de compensación, en todo caso, se podría intentar reubicar estos pies en alguna de las zonas circundantes.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto. Consultas complementarias realizadas por el Órgano Ambiental.

A la vista de que la entonces Dirección General de Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria no había emitido informe sobre el EsIA elaborado por el promotor, aunque el mismo sí le había sido remitido por el órgano sustantivo en el trámite de información pública, se procedió a solicitarlo mediante oficio de 27 de octubre de 2011. En la respuesta de dicha Dirección General se comunica que el EsIA del proyecto ha tenido en cuenta solo en parte las afecciones a las zonas de producción de moluscos indicadas en informes anteriores del proceso, quedando por evaluar las afecciones producidas por el movimiento de contaminantes durante la obra sobre las comunidades de moluscos adyacentes, o la pérdida de superficie marisquera en la zona CAN 1-06. También comunica que la necesidad de realización de la obra no queda del todo justificada en el EsIA.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. La alternativa 0, o de no actuación se ha desechado porque el espacio ya tiene un uso portuario y deportivo muy degradado, y teniendo en cuenta las dimensiones económica, social y ambiental, resulta aconsejable reordenar el espacio portuario y dotarlo de instalaciones adecuadas para un servicio de calidad y una mejor garantía de la protección ambiental y del paisaje.

La alternativa de Marina seca propone la ocupación de 5000 m<sup>2</sup> de zona intermareal y la construcción en este lugar de un muelle donde ubicar la nave de 2000 m<sup>2</sup>, nueva rampa de varada, travelift y taller de carenado. Esta alternativa se desechó porque no integraba adecuadamente la actuación con las dársenas existentes y con el paseo marítimo.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias:

4.2.1 Medio atmosférico. Durante la fase de construcción las obras y el tráfico de vehículos pesados darán lugar a emisiones de gases, partículas, humos y ruido, con lo que es posible una disminución de la calidad del aire y a un aumento de las molestias a los vecinos del municipio. El promotor considera que el riesgo de que empeore la situación actual en cuanto a la contaminación atmosférica y acústica es muy bajo, y que el impacto por molestias a los vecinos es compatible.

Como medidas preventivas y correctoras en el EsIA se establece la no realización de obras en horario nocturno, el establecimiento de un dispositivo de tráfico para casos de emergencia, la señalización pertinente y la previsión de recorridos alternativos. En cuanto al ruido y la contaminación atmosférica se realizará un adecuado mantenimiento de los vehículos y motores.

4.2.2 Medio terrestre. Se propone la ocupación de suelo temporal para el acopio de materiales, aparcamiento, casetas de obra, etc., en una superficie de unos 9.500 m<sup>2</sup> junto a la glorieta de entrada a la zona industrial y a unos 500 m de la dársena de San José y también la ocupación de una parcela de unos 500 m<sup>2</sup> contigua al aparcamiento de la dársena de San José para el secado del material dragado de categoría III. Existe riesgo de contaminación del suelo por accidentes con materiales tóxicos utilizados en la obra y por vertido de lixiviados del material dragado. Durante la fase de funcionamiento, tendrá lugar un incremento en la producción de residuos tales como aceites usados, filtros, residuos de limpieza, pintado y reparaciones de las embarcaciones.

El promotor establece que las zonas de ocupación temporal estarán fuera de la influencia mareal a una distancia que minimice el riesgo de que vertidos accidentales o escorrentías puedan alcanzar el medio marino, con una canalización perimetral para la recogida de posibles escorrentías; se impermeabilizará la zona de secado del material dragado de categoría III; los tanques de combustibles, aceites y zonas donde realizar operaciones de mantenimiento estarán sobre cubetas; el promotor deberá tener contrato en vigor con empresa autorizada para la gestión de residuos tóxicos y peligrosos; la



gestión de los residuos estará organizada y coordinada mediante un plan de gestión de residuos que se muestra en el anexo VI del EsIA: durante la fase de funcionamiento, las operaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones estarán prohibidas hasta que el puerto deportivo disponga de instalaciones específicas y adecuadas a tales fines.

4.2.3 Medio litoral. En lo que se refiere al riesgo de contaminación de las aguas, la mayor amenaza se producirá durante las labores de dragado de sedimentos pues la resuspensión de los materiales finos provocará enturbiamiento de las aguas y remoción de metales pesados y PCB's. En la fase de funcionamiento se aumentará la producción de residuos.

El promotor, para evitar los efectos del enturbiamiento y la contaminación dispondrá de barreras o cortinas antiturbidez durante las obras de dragado. También establece la prohibición absoluta de realizar vertidos de cualquier tipo de residuo al medio marino, y en previsión de vertidos accidentales dispondrá de barreras de contención para cercar los derrames de sustancias contaminantes. En la información adicional recibida el pasado 20 de febrero de 2012, se establece que no se dragará con vientos de más de 20 km/h, ni cuando la altura de ola en mar abierto sea superior a 1 m de altura.

La construcción del puerto deportivo supone la transformación de 12.000 m<sup>2</sup> de espacio intermareal en submareal, este impacto se ha considerado compatible en el EsIA dada la ínfima proporción del área afectada en relación al total del espacio intermareal de la bahía.

El riesgo de afección a la dinámica litoral y sedimentaria, se considera muy bajo, según las conclusiones del estudio específico presentado en el anexo IV Afecciones hidrodinámicas y sedimentarias del proyecto de ampliación del puerto deportivo dársena de Orconera del EsIA.

En cuanto al tráfico marítimo se comunicará a la Autoridad Portuaria de Santander el comienzo de las obras, el plan de obra y las medidas de seguridad adoptadas para minimizar los riesgos de accidentes con el tráfico marítimo.

4.2.4 Hábitats, fauna y flora. La transformación de un espacio intermareal en submareal supone la pérdida de una potencial zona de alimentación para las aves limícolas. Actualmente, la zona de obras no es zona de invernada, ni de nidificación y tiene una alta actividad antrópica, por lo que se considera un impacto moderado. El traslado de la zona de secado del material dragado de categoría III, desde la parcela inicialmente propuesta a la parcela descrita en la información adicional, supone minimizar posibles afecciones sobre la colindante reserva ornitológica de Marismas Blancas.

Las obras de dragado, eliminarán una mancha de *Zostera noltii* en la zona central del espacio intermareal, especie protegida por el convenio OSPAR y por el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, según el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero. Este impacto se ha considerado compatible en el EsIA dada la escasa superficie afectada.

El riesgo de contaminación de los recursos marisqueros se considera alto teniendo en cuenta las corrientes de marea en la bahía, los niveles de contaminación de los sedimentos a dragar y la forma de alimentación de los moluscos bivalvos. El promotor prevé colocar cortinas antiturbidez para evitar que durante el dragado, los materiales en suspensión se desplacen con la corriente hacia las zonas donde hay parques de producción de moluscos. En el plan de vigilancia ambiental están previstos controles quincenales de la calidad de las aguas y de la aptitud para el consumo humano de los recursos marisqueros.

4.2.5 Patrimonio cultural. En el informe arqueológico incluido en el EsIA, se considera que los trabajos de dragado no afectarán en ninguna medida a los yacimientos conocidos en zonas próximas, no obstante, se recomienda realizar un reconocimiento arqueológico previo de la zona a dragar y que la operación de dragado sea objeto de control arqueológico. El promotor establece que en caso de que durante las obras de dragado se pusieran al descubierto materiales arqueológicos se pararán dichas obras, poniendo en conocimiento de la Consejería de Cultura los hallazgos encontrados.

4.3 Programa de vigilancia ambiental. La finalidad del Programa de Vigilancia Ambiental es establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas contenidas en la DIA y en el correspondiente EsIA. El responsable de su puesta en marcha será el Director Ambiental de Obra.

Durante la fase de construcción y según se refleja en el capítulo 6 Plan de vigilancia ambiental del EsIA, se llevarán a cabo controles mensuales sobre los movimientos de la maquinaria, los accesos a la obra y planes de ruta de los transportes; sobre la calidad del aire en cuanto a medición de partículas inferiores a 10 micras, y medición de los niveles de ruido; y sobre la contaminación del suelo, inspeccionando los lugares en que pudiera darse un episodio de contaminación edáfica como son el parque de maquinaria, los lugares de almacenamiento de sustancias peligrosas y el acopio temporal de material dragado.

En el mismo capítulo del EsIA se establece que se llevará a cabo un control previo y sucesivos controles quincenales durante toda la fase de obras, sobre la calidad de las aguas de la bahía y sobre la protección de zonas de producción de moluscos. En el primer caso se han definido tres puntos de muestreo; en la ría de Astillero, en la Ensenada de Pedrosa y en la Ensenada de San Bartolomé; los parámetros a medir y los valores de contraste. Para el segundo caso se tomarán muestras en ambas ensenadas en dos puntos identificados con sus coordenadas geográficas, con el objetivo de determinar la aptitud para el consumo humano de los recursos marisqueros.

Se llevará a cabo un control quincenal durante toda la fase de obras, de la adecuada gestión de los residuos generados en la obra de acuerdo con el plan de gestión de residuos especificado en el anexo VI Plan de gestión de los residuos del EsIA.

El control del vertido en el mar del material dragado se llevará a cabo según lo establecido en el anexo II del EsIA, donde se verificará la calidad del agua en la zona de vertido, a tres profundidades distintas y después de que haya sedimentado todo el material vertido (6 horas). Se verificarán los parámetros que superan los niveles de acción 1 de las normas del CEDEX (1994), sólidos en suspensión, oxígeno disuelto, salinidad, temperatura y pH en cuatro campañas sucesivas: campaña 0, pocos días antes del primer vertido, campaña 20, cuando se haya vertido aproximadamente el 20 % del material total, campaña 50, cuando se haya vertido aproximadamente el 50 %, y campaña 100, cuando se haya vertido aproximadamente el 90-100%

Para la fase de funcionamiento, el EsIA establece dos tipos de controles a llevar a cabo durante todo el periodo de funcionamiento del puerto deportivo, el control de la calidad del agua, y el control de la adecuada gestión de residuos. El control de la calidad del agua tendrá frecuencia semestral, en un punto determinado de la ría de Astillero y una serie de indicadores de medición para cada muestreo. El control de la adecuada gestión de residuos tendrá frecuencia mensual y verificará el acondicionamiento de los acopios de materiales, condiciones de almacenamiento de los productos tóxicos y peligrosos (pinturas, disolventes, etc.) punto limpio o instalación semejante para la recogida selectiva de los residuos generados, y vigencia del contrato con gestor autorizado para los residuos tóxicos y peligrosos.

## 5. Condiciones al proyecto.

Además de todas las medidas preventivas y correctoras recogidas en el capítulo 5 Propuesta de medidas de mejora ambiental, de los controles establecidos en el capítulo 6 Plan de vigilancia ambiental del EsIA y de la información adicional remitida el 20 de febrero de 2012, deberán verificarse las siguientes condiciones.

5.1 Según el plan de residuos, el mantenimiento de la maquinaria se realizará bien en talleres o bien en zonas especialmente acondicionadas para tal fin en el parque de maquinaria; en este último caso se deberá tener en cuenta que estas operaciones de mantenimiento/limpieza de maquinaria se llevarán a cabo de forma que no favorezcan la dispersión de flora invasora, ni en la cercana reserva ornitológica «Marismas Blancas», ni en sus alrededores.

5.2 En la información adicional aportada por el promotor se cifra una extensión de zona a dragar con presencia de *Zostera noltii* de 6'77 m<sup>2</sup>, aunque a esta superficie habría que añadir posibles rodales que se encuentren a mayor profundidad. Teniendo en cuenta que la superficie colonizada por esta especie en la Bahía de Santander ha aumentado en estos últimos años, y que la superficie que representan los rodales afectados por el dragado es de pequeñas dimensiones, puede deducirse que la afección a la población de *Zostera noltii* de la Bahía de Santander como consecuencia del dragado, no tiene carácter significativo. No obstante, hay que tener en cuenta que esta especie se encuentra incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, aprobado por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero; y le es de aplicación lo contemplado en los artículos 54, 56 y 76 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; por lo que, con carácter previo al inicio de los dragados, se procederá a solicitar de la autoridad ambiental competente del Gobierno de Cantabria la autorización para proceder al trasplante de los haces de *Zostera noltii* afectados por el dragado, al lugar que dicha autoridad estime conveniente.

5.3 El control arqueológico de todos los dragados será efectuado por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Educación Cultura y Deporte, en los términos establecidos en la Ley 11/1998 y el Decreto 36/2001, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de la Ley.

5.4 El control de la protección de las zonas de producción de moluscos durante la fase de obra, expuesto en el capítulo VI Plan de vigilancia ambiental del EsIA, se modificará para ajustarse a las siguientes condiciones:

a) Se llevará a cabo sobre muestras de moluscos obtenidos de las siguientes dos zonas; una de ellas, será los parques de cultivo de la ensenada de Pedrosa y, la otra, será una zona del banco de Pontejos (en la margen derecha de la bahía) que se sitúe aproximadamente equidistante de la zona de dragado y de la Isla de Pedrosa y a la vez sea representativa de dicho banco.

b) Se realizará un análisis inicial previo al comienzo de las obras y un análisis mensual durante el periodo que duren los dragados.

c) En el análisis inicial y mensual de carne de moluscos se determinará la aptitud para el consumo humano de los recursos marisqueros conforme al reglamento CE nº 854/2004 de 29 de abril, por el que se establecen normas específicas para la organización de controles oficiales de los productos de origen animal destinados al consumo humano, y conforme a sus modificaciones posteriores. Se pondrá especial cuidado en las determinaciones de la concentración de Hg, Cd, Pb y HAP'S por lo que estos análisis deberán llevarse a cabo en laboratorios de referencia.

d) Los resultados de dichos análisis se remitirán directamente a la Dirección General de Pesca y Alimentación de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, y en caso de que los valores obtenidos en dichos análisis mostraran cambios significativos o tendencia al incremento de forma que se aproximen a los valores críticos recogidos en la legislación; de manera consensuada con la citada Dirección General de Pesca y Alimentación, se adoptarán las medidas necesarias para corregir, o compensar en su caso, esta situación.

5.5 En la fase de explotación del puerto, las operaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones estarán prohibidas hasta que el puerto deportivo disponga de instalaciones específicas y adecuadas para tales fines. La limpieza del casco e interiores de las embarcaciones se permitirá con cepillos y mangueras, pero estará prohibido el uso de detergentes.

5.6 El promotor deberá contratar los servicios de un gestor autorizado para la recogida, transporte y tratamiento del material dragado de categoría III.

5.7 El promotor incluirá en el presupuesto del proyecto que se autorice, las partidas necesarias para hacer frente al coste de las medidas preventivas y correctoras expuestas en el EsIA y en la información adicional presentada, y al coste del desarrollo del programa

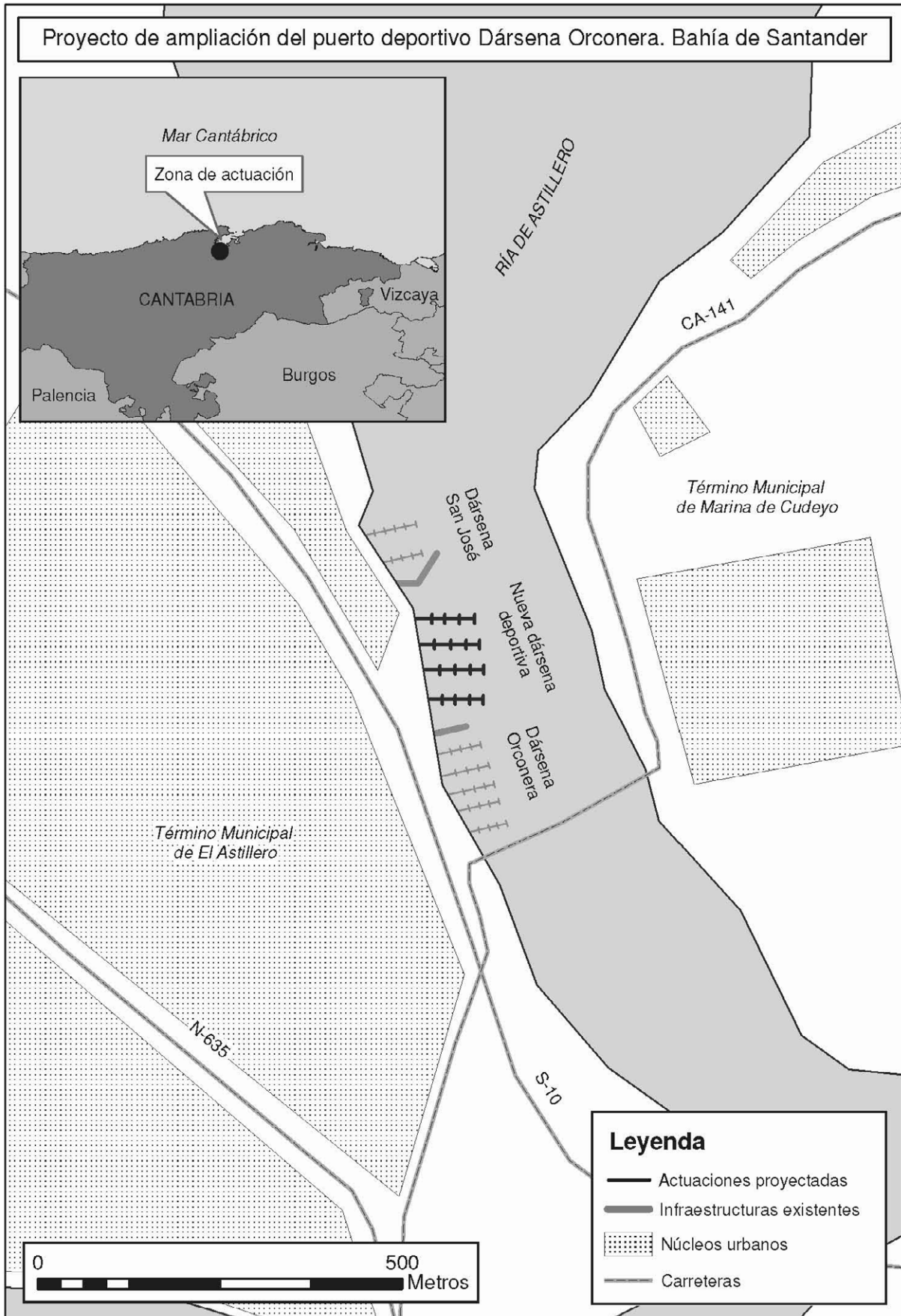
de vigilancia ambiental referido tanto a la fase de construcción como a la fase de uso. En particular se especificaran las partidas destinadas a:

- a) Gastos inherentes al tratamiento y gestión del material dragado con categoría III.
- b) Instalación y mantenimiento de las cortinas antiturbidez.
- c) Control arqueológico de los materiales dragados.
- d) Control de la calidad de las aguas.
- e) Control de la protección de zonas de producción de moluscos.
- f) Gastos inherentes al establecimiento de Plan de gestión de residuos recogido en el anexo VI del EsIA.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación del puerto deportivo dársena Orconera, Bahía de Santander, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Autoridad Portuaria de Santander para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 20 de julio de 2012.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2012-10855