

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 3123** *Resolución de 7 de marzo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del puerto de Arinaga, términos municipales de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana, Las Palmas.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9.e) del anexo I 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), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1), 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*

El promotor del proyecto es la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el órgano sustantivo Puertos del Estado, ambos pertenecientes al Ministerio de Fomento.

La Declaración de Impacto Ambiental del puerto de Arinaga (en adelante DIA puerto\_1997) fue aprobada por Resolución del 2 de abril de 1997, publicada en el Boletín Oficial del Estado («BOE») número 93, de 18 de abril del mismo año, estando inicialmente promovido por el Cabildo Insular de Gran Canaria. Posteriormente, el puerto fue adscrito a la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

El objeto de la ampliación proyectada es captar el mayor número y tipos de actividades portuarias posibles y compatibles con la estrategia de desarrollo definida en los diferentes instrumentos de planificación y ordenación relacionados así como, satisfacer las necesidades operativas, de superficies y de infraestructuras portuarias que los tráficos previstos de graneles líquidos y sólidos precisan para el desarrollo de la actividad en óptimas condiciones de seguridad y eficiencia. Las demandas de crecimiento del puerto de Arinaga que justifican su ampliación se estudiaron en el Plan Director de Infraestructuras del puerto de Arinaga, aprobado en julio de 2006. En dicho plan, se recoge una gran ampliación de las infraestructuras portuarias, y como fase 1a se incluye la ampliación propuesta inicialmente en el presente proyecto.

El puerto de Arinaga se localiza en el SE de la isla de Gran Canaria, en la bahía de Formas, al sur de la bahía de Arinaga, afectando la configuración finalmente propuesta para la ampliación al término municipal de Agüimes.

Las principales actuaciones del proyecto, tras las modificaciones introducidas por el promotor son:

Ejecución de una nueva explanada mediante rellenos, con una superficie útil aproximada de unas 29,5 ha. La explanada se proyecta en el interior de la dársena existente, apoyada a poniente del actual muelle de Arinaga sobre 510 m y ocupando un

tramo de costa de 295 m pertenecientes al término municipal de Agüimes, sin llegar a invadir la desembocadura del barranco del Polvo (límite con el municipio de Santa Lucía de Tirajana).

Se prevé que será necesario un volumen aproximado de 2.950.000 m<sup>3</sup> de rellenos, procedentes de los desmontes realizados en el talud existente en la zona de servicio del puerto, del material del dragado a ejecutar en la dársena y de los aportes exteriores de materiales inertes procedentes de obras insulares y de canteras autorizadas.

Construcción de un muelle de unos 317 m de longitud en el lado SE de la explanada, paralelo a tierra, y paralelo al dique exterior existente. En el arranque del nuevo muelle, en la intersección con el muelle de Arinaga existente, se ejecutará una rampa para su utilización para carga y descarga de buques de tráfico Ro-Ro.

Construcción de instalaciones auxiliares al S de la explanada proyectada para permitir el atraque de buques de graneles líquidos, así como su carga, descarga y suministros:

Un muelle exento de 115 m de longitud aproximadamente.

Otras instalaciones auxiliares tipo duques de alba, adosadas al talud de cierre de la explanada.

Prolongación del dique de abrigo vertical existente en 105 m, que sumados a los 177 m objeto de las de construcción del puerto suponen la longitud mínima imprescindible para dotar a la dársena del abrigo necesario ante los temporales y oleajes dominantes.

Dragado hasta la cota -14,00 de un volumen de material estimado de unos 356.000 m<sup>3</sup>, en las aguas de la dársena existente entre el muelle de Arinaga y el cierre perimetral en la nueva explanada y la prolongación del dique vertical. Se realiza para permitir las operaciones de maniobra, acceso y atraque de buques con dicho calado.

Actuaciones complementarias:

Ejecución, en la nueva explanada y en la zona terrestre anexa al puerto, de todas las obras y unidades constructivas precisas para dotar a las superficies y zonas de operaciones portuarias de las distintas infraestructuras urbanas (redes de servicios, viales, pavimentaciones, etc.) necesarias para su posterior explotación y puesta en servicio.

Acondicionamiento de la zona terrestre anexa al arranque del muelle existente para dotar a la infraestructura portuaria de una superficie destinada a albergar servicios complementarios a la actividad portuaria y zona de actividades logísticas. Estas obras no afectarán a las Salinas de Arinaga.

Según se recoge en la Adenda al estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA) del proyecto básico de ampliación del puerto de Arinaga, de noviembre de 2004 (en adelante Adenda\_nov 2004), en el citado proyecto no se baraja el estudio de una alternativa de ubicación, dado que la infraestructura de apoyo inicial es de considerable dimensión como para plantearse realizar otra, en otro lugar de la isla, y principalmente por la declaración del puerto de Arinaga como puerto de interés general y por las determinaciones vinculantes del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (en adelante PIO/GC). De acuerdo con las indicaciones del promotor, a este punto de partida se llegó tras un análisis de posibles ubicaciones en fachada E-SE de la Isla de Gran Canaria.

No obstante, considerando el potencial crecimiento del puerto, en función de los tráfico previstos, se estudiaron varias alternativas como soluciones técnicamente viables dentro de Arinaga.

Se consideró la alternativa cero, pero se descartó por las deficiencias del planeamiento vigente en aquel momento y porque el actual dique no es operativo todo el tiempo.

Las primeras alternativas que se barajaron consistían en realizar una serie de prolongaciones más o menos perpendiculares al espigón actual, pero estas alternativas no resolvían el problema de operatividad de los buques; siendo la única solución posible la realización de un espigón, situado al sur del actual, que permitiera la creación de una dársena abrigada en las condiciones que requieren las Recomendaciones de Obras

Marítimas (normativa ROM). Paralelamente, se comprueba la necesidad de superficies terrestres lo suficientemente amplias para albergar las instalaciones que se pretenden, siendo esto lo que derivó en la alternativa de proyecto inicialmente presentada.

A lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental el promotor ha ido modificando y disminuyendo la ampliación propuesta inicialmente hasta llegar a la descrita anteriormente, proponiendo nuevas configuraciones que la Adaptación del EsIA de junio de 2011 (en adelante Adaptación EsIA\_junio 2011) contempla como alternativas, las cuales se analizan el apartado 4.1 del presente documento.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

A efectos de dinámica litoral, la zona de afección de las obras se circunscribe al tramo de costa comprendido entre Punta de Arinaga y Punta de Tenefé. Dada la orientación de la costa (NE-SW), la dirección del oleaje al llegar al tramo objeto de estudio (ENE) y la fuerte pendiente de la batimetría, las playas en la zona de estudio son de bolos, distinguiéndose la playa de Formas (al N de Punta Gaviota) y la playa de Arena o de Pozo Izquierdo (al N de Punta Tenefé). La única excepción es la playa de Arinaga, que es de arena.

La actuación no se desarrolla sobre ningún lugar perteneciente a la Red Natura 2000. No obstante, lindando con el puerto, al noreste, se sitúa la Zona Especial de Conservación (ZEC), ES7010053 Playa del Cabrón, cuya declaración fue motivada por la presencia del hábitat de interés comunitario de código 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda. Dentro de este hábitat se encuentra uno de los sebadales más importantes de la isla, hábitat que concentra gran biodiversidad marina y que constituye un área importante de reproducción, cría y alimentación de muchas especies de peces e invertebrados bentónicos.

En el ámbito marino del proyecto se localiza también el hábitat 1110 y el 1250 Acanalados con vegetación endémica de las costas macaronésicas, existiendo, según ha informado el Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canaria, praderas de fanerógamas marinas y fondos de caulerpa.

Entre las especies marinas presentes en la bahía de Formas, hasta una profundidad de 30 m, destacan, además de la seba (*Cymodocea nodosa*), las algas pardas mujo amarillo (*Cytostera abies-marina*) y sargazo común (*Sargassum vulgare*); los gasterópodos bucio, oreja de mar y yelmo estriado; y los equinodermos estrella capitán, estrella espinosa y estrella púrpura, todas ellas de interés para los ecosistemas canarios, según el Catálogo Canario de Especies Protegidas, creado por la Ley 4/2010 de 4 de junio.

Asimismo, la tortuga boba (*Caretta caretta*) y la tortuga verde (*Chelonia mydas*) habitan con regularidad en los sebadales de Arinaga y Formas, presencia que también recoge la Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.

En la zona terrestre, la actuación coincide con el Área de Importancia para las Aves (IBA) 351 Costa de Arinaga-Castillo del Romeral cuya importancia ornitológica se debe a que es la mejor área de Gran Canaria para las aves migratorias e invernantes. Constituye también un importante núcleo reproductor de chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*) catalogado como vulnerable en el Catálogo Canario de Especies Protegidas. En los eriales del interior, cría la terrera marismeña (*Calandrella rufescens*) y el camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*), entre otras especies.

Parte de esta IBA ha sido designada Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000112 Juncalillo del Sur, y posteriormente ZEC 50\_GC. Está situada a más de 6 km del puerto, y se trata del único sector de la IBA que presenta áreas de alimentación y de descanso propicias para las especies limícolas, estando el resto del territorio que la forma muy antropizado y lejano al óptimo de conservación.

Respecto a la vegetación terrestre, en el entorno próximo a la actuación existen cinco especies endémicas: botonera (*Nauplius sp.*), salado (*Schizogyne glaberrima*), salado blanco (*Polycarpaea nivea*), hierba ratonera (*Forskaolea angustifolia*) y balo (*Plocama pendula*), y dos especies: tarajal (*Tamarix canariensis*) y uva de mar (*Zygophillum fontanesi*) incluidas en el anejo II de la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad de Canarias.

Por otro lado, cabe mencionar el barranco del Polvo, que desemboca al sur del actual muelle y que constituye el límite sur de la actuación terrestre propuesta. El entorno de la desembocadura es el único lugar de toda la costa de la bahía de Formas que conserva un ecosistema de relativa importancia.

En cuanto al patrimonio cultural, destacan las Salinas de Arinaga situadas al N del actual puerto, a 400 m del dique, declaradas Bien de Interés Cultural (BIC), categoría de sitio etnográfico, que constituye a su vez un ecosistema lagunar utilizado por la avifauna.

Finalmente, señalar que, a unos 600 m del tramo de costa donde se va a desarrollar el proyecto, se ha propuesto la Zona de Interés Acuícola (ZIA.) Tipo A –GC-6 (avance del Plan Regional de Ordenación de la Acuicultura de Canarias, PROAC). Además, la zona próxima al puerto es utilizada habitualmente por la flota pesquera artesanal de palangre.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 12 de febrero de 2002, momento en que se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria resumen del proyecto básico de ampliación del puerto de Arinaga, que no se corresponde con la configuración propuesta en 2011 para la ampliación del puerto.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 6 de marzo de 2002, estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos Consultados <sup>(1)</sup>	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	–
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	X
Capitanía Marítima del Ministerio de Fomento. . . . .	
Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Las Palmas . . . . .	
Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. . . . .	X
Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias. . . . .	
Dirección General de Ordenación e Infraestructura Turística de la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias. . . . .	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias. . . . .	
Instituto Español de Oceanografía del Ministerio de Ciencia y Tecnología. . . . .	X
Facultad del Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. . . . .	
Centro Tecnológico Pesquero de Taliarte. . . . .	–
Cabildo de Gran Canaria. . . . .	X
Ayuntamiento de Agüimes. . . . .	
Ayuntamiento de Santa Lucía. . . . .	

Organismos Consultados <sup>(1)</sup>	Respuestas recibidas
Ecologistas en Acción.....	X
Asociación para la defensa de la naturaleza (ASCAN).....	
SEO/BirdLife.....	X

(1) Nota: En este capítulo figuran los nombres que tenían los organismos consultados en el momento en que se efectuaron las consultas previas. No obstante, se destaca que algunos de estos organismos han variado desde el inicio del procedimiento hasta la fecha de elaboración de esta declaración de impacto ambiental.

También se ha recibido informe del Instituto Canario de Ciencias Marinas, perteneciente a la entonces Dirección General de Universidades e Investigación de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

De forma extemporánea se recibe un segundo escrito de la Viceconsejería de Medio Ambiente que adjunta informe del Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Política Ambiental cuyo contenido coincide con lo manifestado por la asociación Ben Magec-Ecologistas en Acción Canarias.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas, y referidos a la primera configuración propuesta por el promotor, son los siguientes:

**Análisis de alternativas.** La Dirección General de Costas, la Viceconsejería de Medio Ambiente, Ben Magec-Ecologistas en Acción y SEO/BirdLife cuestionan el análisis de alternativas presentado. Las administraciones opinan que se limita a argumentar la justificación técnica de la ampliación pretendida por el promotor, mientras que las organizaciones ecologistas rechazan la solución finalmente adoptada por considerar que el coste económico, medioambiental y social que supone la ampliación propuesta es mayor que lo que supondría ampliar los puertos de Salinetas o Arguineguín.

**Afección al LIC playa del Cabrón y sebadales.** La mayoría de los informes recibidos alertan de la posible afección del proyecto sobre el LIC contiguo, los sebadales del entorno de la actuación y las especies asociadas.

La Viceconsejería de Medio Ambiente opina que la zona litoral afectada por la ampliación presenta valores ambientales terrestres y marinos que hacen de ella una de las zonas más sensibles y de mayor impacto ambiental para la ubicación de esta actuación. Critica la ausencia de información cartográfica de los sebadales en el ámbito de afección del proyecto que permita evaluar objetivamente el impacto y aclara que el sebadal del LIC continúa hasta Punta Gaviota.

Tanto la Viceconsejería de Medio Ambiente como Ben Magec-Ecologistas en Acción informan que la construcción del puerto ha afectado a los sebadales de su entorno inmediato separándolo en 2 tramos, el de la bahía de Arinaga y el de la bahía de Formas, y que la tortuga boba y tortuga verde los usan como área de descanso y alimentación.

El Instituto Canario de Ciencias Marinas recomienda realizar un análisis de las comunidades bentónicas y de los recursos pesqueros existentes y examinar los efectos que las obras de construcción del puerto ocasionaron sobre ellos, para establecer las medidas correctoras y el programa de vigilancia ambiental adecuados. Propone como medida correctora, la recuperación y la regeneración de las comunidades de fondos arenosos mediante fanerógamas marinas y *Caulerpa prolifera*.

**Afección sobre la avifauna.** La mayoría de las respuesta recibidas advierten del impacto que la ampliación del puerto provocará sobre la avifauna que caracteriza la IBA, dado que utilizan esta zona como área de descanso, alimentación y reproducción.

SEO/BirdLife considera que sólo la permanencia de las salinas colindantes al puerto y de un tramo de costa inalterado podría garantizar la supervivencia del chorlitejo patinegro, especie protegida que nidifica en la IBA.

Afección a la flora terrestre. El Cabildo de Gran Canaria informa que la zona de servicio terrestre, propuesta por el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) de Las Palmas, incluye unas salinas que cuenta con la presencia de ejemplares de chaparro canario, especie endémica protegida, debiéndose evitar su afección.

De igual modo, SEO/BirdLife apunta la existencia de restos de vegetación halonitrófila y xérica en el tramo de costa afectado en el que se distinguen especies como el *Asteriscus odoratus* spp., otro endemismo de la isla.

Préstamos. La Viceconsejería de Medio Ambiente solicita que se justifique y analice la disponibilidad de los recursos naturales y su extracción en un horizonte de 20 años, en sus distintas modalidades de obtención. Por su parte, la Dirección General de la Marina Mercante considera necesario ampliar la información referente a la caracterización y destino del material dragado, propuesta de zona de vertido y estudio del efecto del vertido sobre la misma, para poder evaluar el proyecto.

Efectos sobre la dinámica litoral y marina. La Dirección General Costas destaca el impacto que supone la ocupación de un tramo considerable de costa y consiguiente desaparición de una playa, así como la alteración del equilibrio de las playas situadas al S del puerto.

La Viceconsejería de Medioambiente recomienda que se valoren las modificaciones que las obras producirían sobre la dinámica litoral, mientras que el Instituto Canario de Ciencias Marinas aconseja evaluar los posibles efectos de las obras sobre el oleaje y las corrientes. Ben Magec-Ecologistas en Acción y SEO /BirdLife se pronuncian en el mismo sentido.

La Viceconsejería de Turismo considera que se deben estudiar las repercusiones del proyecto sobre las playas de Arinaga, de la bahía de Formas y del Pozo Izquierdo; y tomar las medidas correctoras adecuadas para paliarlas. Advierte de la posible incidencia sobre la playa del Pozo Izquierdo donde se celebra anualmente el campeonato internacional de windsurf.

Otros impactos. La Viceconsejería de Medio Ambiente propone que se analice la posible afección del proyecto sobre las actividades socioeconómicas y deportivas, y los usos tradicionales de la zona litoral, potencial impacto destacado también por Ecologistas en Acción.

La Dirección General de Costas apunta que el nuevo puerto supone la aparición de tráfico marítimo, fuente de contaminación.

La Viceconsejería de Turismo insta a que se tenga en cuenta la protección y mejora del emisario submarino existente. Por otra parte, recomienda la instalación de un sistema de apantallamiento vegetal en toda la zona de costa limítrofe con el puerto para minimizar el impacto visual del puerto sobre el entorno circundante.

Otras cuestiones. La Viceconsejería de Turismo plantea la opción de incluir en el puerto de Arinaga un puerto deportivo de carácter turístico.

Ben Magec-Ecologistas en Acción exige un plan conjunto de optimización de espacio en el puerto de La Luz y de Arinaga, ya que considera que la propuesta global está sobredimensionada. Asimismo, considera que no se han cumplido los aspectos que fueron recogidos en la declaración de impacto ambiental del actual puerto de Arinaga.

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

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 6 de agosto de 2002, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el EsIA.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública, resultado. La Autoridad Portuaria de Las Palmas sometió el EsIA del proyecto Básico de Ampliación del Puerto de Arinaga, conjuntamente con éste,

al trámite de información pública mediante anuncio en el BOE número 270, de 11 de noviembre de 2003 y anuncio en el Boletín Oficial de Canarias (BOC) número 223, de 14 de noviembre de 2003.

Con fecha 22 de marzo de 2004 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, constituido por el Proyecto Básico, EsIA y resultado de la información pública.

Durante el periodo de información pública se recibieron 4 informes procedentes de la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, de la Mancomunidad del Sureste, de Ben Magec-Ecologistas en Acción, de SEO/BirdLife, 36 alegaciones de particulares y un escrito con 3.070 firmas oponiéndose al proyecto. Fuera de plazo se recibieron dos informes procedentes de los ayuntamientos de Santa Lucía de Tirajana y de Agüimes y una alegación de SOLVIMAR Windsurf, S.L.

Los informes presentados hacen referencia fundamentalmente a que la ampliación no está justificada, al incumplimiento de la DIA del proyecto de construcción del puerto de Arinaga y a las afecciones del proyecto sobre la dinámica litoral, oleaje y viento; sobre el LIC Playa del Cabrón y la IBA Costa de Arinaga-Castillo del Romeral, así como sobre las especies de avifauna (chorlitejo patinegro, terrera marismeña, camachuelo trompetero), tortugas marinas y seadales presentes en el entorno de la actuación.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias indica que, con carácter previo a la culminación del procedimiento de aprobación y evaluación ambiental en tramitación, la Autoridad Portuaria debe aprobar el instrumento de ordenación territorial exigido.

La Mancomunidad del Suroeste muestra su preocupación por las afecciones al emisario submarino de la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) del Sureste, solicitando su reubicación.

El Ayuntamiento de Tirajana informa desfavorablemente el proyecto básico de ampliación.

El Ayuntamiento de Agüimes solicita una ampliación de plazo dada la complejidad del proyecto.

Se manifiestan en contra de la ampliación propuesta Ben Magec-Ecologistas en Acción, SEO/Birdlife y todas las alegaciones recibidas, que declaran su oposición al proyecto por la destrucción de uno de los mayores seadales de la isla que constituye una zona de reproducción y cría de peces y área de descanso y alimentación de la tortuga boba; por la ocupación de una zona costera de descanso y recreo; por la posible pérdida de las playas de Formas y de Pozo Izquierdo (ambas muy relevantes para la práctica de windsurf); y por la destrucción de un valioso tramo de litoral, a pesar de existir alternativas.

SOLVIMAR Windsurf, S.L., destaca la importancia de la zona para la práctica de windsurf a nivel mundial y alerta del posible impacto de la ampliación del puerto sobre este uso.

Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. A la vista del resultado de la información pública, y tras constatar carencias en algunos apartados del EsIA y observar que el proyecto estaba poco definido y que su plazo de ejecución era excesivo (20 años), la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas información complementaria al respecto.

El 12 de julio de 2004, la APLP remitió una Adenda al EsIA y el 14 del mismo mes, un informe sobre el grado de cumplimiento de la DIA puerto\_1997.

En la Adenda se completaron y mejoraron, entre otros, los siguientes aspectos: estudio de alternativas, descripción del proyecto; inventario de especies potencialmente afectadas con alguna figura de protección y análisis de su afección; efectos sobre la dinámica litoral y los vientos; afección al LIC Playa del Cabrón, cuantificación de los dragados necesarios y afección al medio de los mismos; medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental.

El informe sobre el cumplimiento de la DIA puerto\_1997 incluye un estudio de afecciones a la dinámica litoral y playas adyacentes, las batimetrías iniciales de las playas

del Águila y Maspalomas, un estudio de dispersión para el redimensionamiento del emisario submarino existente, y los resultados obtenidos durante el programa de vigilancia ambiental. Asimismo, se informa de la imposibilidad de llevar a cabo el proyecto Saladar (restauración y acondicionamiento de 25 ha) en las condiciones establecidas debido, entre otras razones, a que no llegó a ser aprobado como proyecto LIFE. Como contrapartida, se adjunta una propuesta de restauración denominada proyecto de rehabilitación de las salinas y su entorno.

Revisada la documentación, se consideró que seguían sin valorarse adecuadamente algunos aspectos ambientales como la afección al chorlitejo patinegro y a la práctica de windsurf en el Pozo Izquierdo. Del mismo modo, los plazos de ejecución del proyecto seguían resultando largos.

Entre octubre y noviembre de 2004 se celebraron diversas reuniones entre representantes del Gobierno de Canarias, del Ministerio de Medio Ambiente, de Puertos del Estado, y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, acordándose la disminución de la forma en planta del puerto, y un nuevo desarrollo de las fase constructivas, así como la propuesta del puerto relativa a la rehabilitación de las salinas y su entorno.

Como consecuencia de estas reuniones, el promotor elaboró el informe complementario al proyecto básico de ampliación del puerto de Arinaga, el cual contiene la descripción del proyecto básico, entonces considerado definitivo, y una nueva Adenda al EsIA (en adelante Adenda-nov 2004), que remitió a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 27 de diciembre de 2004.

La adenda contenía, entre otros aspectos, ampliación del estudio de afección al LIC Playa del Cabrón, las afecciones a los hábitats y especies protegidas (chorlitejo patinegro y camachuelo trompetero), las afecciones a la dinámica litoral y playas adyacentes, la afección al viento de la playa de Pozo Izquierdo, y un estudio de las mejoras ambientales conseguidas con la nueva geometría del puerto.

Tras la revisión de la documentación se mantuvieron diferentes reuniones técnicas aclaratorias. Con el paso del tiempo se iniciaron los procedimientos de licitación de las obras de los proyectos de Restauración de las Salinas de Arinaga y a su entorno y traslado del emisario submarino de la Mancomunidad del Sureste. El 12 de enero de 2006 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la modificación del Estudio de Seguridad y Plan de Emergencia Interior del Puerto de Las Palmas de modo que incluya al puerto de Arinaga, en cumplimiento de una de las condiciones de la DIA puerto\_1997. El 20 de enero de 2006 se recibe informe de la Autoridad Portuaria de Las Palmas sobre el estado de las actuaciones que suponen el cumplimiento de la DIA del puerto (traslado del emisario submarino, restauración de las salinas de Arinaga y a su entorno y estudio de seguridad y plan de emergencia interior del puerto de Arinaga).

Por otro lado, en octubre de 2004 se inicia el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto Instalación de planta de regasificación de GNL en terrenos de concesión del puerto de Arinaga (Gran Canaria), que requiere la ocupación de 11 ha (incluido el muelle de atraque para los buques) en los terrenos de ampliación del puerto de Arinaga. Al coincidir en el tiempo y en la localización con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la ampliación del Puerto de Arinaga, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental vinculó la resolución de ambos proyectos, lo que supuso el bloqueo del expediente de ampliación del puerto de Arinaga.

Tras diversos contactos mantenidos entre Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Las Palmas y la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se concluyó que para desbloquear el expediente, se debería reducir la planta del puerto al mínimo imprescindible para poder instalar la planta de regasificación prevista.

Con fecha 25 de mayo de 2009 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la solicitud de desbloqueo de la tramitación ambiental del proyecto acompañada del documento Adenda al expediente de evaluación de impacto ambiental del proyecto ampliación del puerto de Arinaga, en el que se plantea una nueva configuración del puerto y se hace un análisis comparativo de los efectos de esta nueva configuración



con los de la inicial. Esta nueva configuración coincide con el esquema de desarrollo previsto en la Fase I del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Arinaga, y supone una considerable reducción respecto al proyecto inicial.

Con fecha 2 de julio de 2009 la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunica a Puertos del Estado la necesidad de tener actualizada la información pública del proyecto, e insta a redactar un nuevo EsIA adaptado a la nueva configuración propuesta, que incorpore los cambios de circunstancias operados en los últimos años, y someterlo al trámite de información pública y consultas.

Tras un periodo de análisis de las distintas circunstancias que pudieran afectar a la ampliación del Puerto de Arinaga, con fecha 13 de junio de 2011, Puertos del Estado comunica a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la intención de la APLP de iniciar el nuevo trámite de información pública.

En el apartado 4.1 de la presente resolución se ha incluido una tabla y un esquema en el que se definen, a grandes rasgos, las distintas propuestas de ampliación del puerto de Arinaga que se han ido sucediendo a lo largo de la tramitación del expediente.

Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 4 de mayo de 2006, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias que se pronunciara sobre el grado de afección al LIC Playa del Cabrón, y sobre los hábitats de interés comunitario presentes en la zona.

En el informe recibido el 30 de agosto de 2006, la Viceconsejería de Medio Ambiente afirma que el grado de afección al citado LIC, sus sebedales y hábitats de interés comunitario allí presentes es inapreciable.

3.2.2 2.ª Información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas, resultado. La Autoridad Portuaria de Las Palmas sometió el EsIA del proyecto Ampliación del puerto de Arinaga (nueva configuración), conjuntamente con éste, al trámite de información pública mediante anuncio en el BOE, número 179, de 27 de julio de 2011 y anuncio en el «BOC», número 95, de 25 de julio de 2011.

Con fecha 23 de noviembre de 2011 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, constituido por el proyecto, EsIA, el resultado de la información pública y el expediente administrativo actualizado a noviembre de 2011.

Durante el periodo de información pública se presentaron 7 informes procedentes de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, ambas del entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias; del Servicio de Planeamiento de la Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje del Cabildo de Gran Canaria, de la Mancomunidad Intermunicipal del Sureste de Gran Canaria y de los Ayuntamientos de Agüimes y de Santa Lucía de Tirajana.

Asimismo se recibieron dos alegaciones procedentes de la Asociación Plataforma El Chorlitejo para la defensa del litoral del SE de Gran Canaria y de la Asociación de Vecinos (AA.VV.) El Muellito del Roque, cuyo contenido coincide. Ambas se manifiestan en contra de la ejecución del proyecto por considerar que la ampliación es innecesaria y está injustificada; y por sus afecciones sobre la vegetación y fauna marina y terrestre, la IBA 351, la dinámica sedimentaria, el turismo y ocio (práctica de windsurf, calidad de las aguas de baño). Critican además el incumplimiento del condicionado de la DIA del proyecto de construcción del puerto.

Tanto la Mancomunidad Intermunicipal del Sureste como el Ayuntamiento de Santa Lucía solicitan una ampliación del plazo de información pública, que es rechazada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Fuera de plazo se recibió informe de la Viceconsejería de Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias y del Instituto Español de Oceanografía.

En los informes y alegaciones recibidos se repiten prácticamente las observaciones realizadas en la información pública del año 2003.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes recibidos, así como la respuesta del promotor a los mismos:

**Justificación del proyecto.** La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal echa en falta la justificación de la ampliación en base al volumen de tráfico previsto y los motivos que la promueven. Por su parte, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar considera que la ampliación propuesta debería justificarse en el marco de la Actualización del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas. Para el Ayuntamiento de Agüimes no queda claro la justificación y necesidad de las obras previstas, ya que sostienen que el muelle, tal y como se encuentra en la actualidad, es operativo. En la misma línea, la Asociación El Chorlitejo y la AA.VV. opinan que no existe justificación económica o social, ni argumentos objetivos para la creación de un nuevo puerto comercial en la isla de Gran Canaria.

La APLP indica que las demandas de crecimiento del puerto de Arinaga que justificaban su ampliación, se estudiaron en el Plan Director de Infraestructuras vigente (2006). Por ello sostiene que esta nueva configuración presentada no puede considerarse innecesaria, independientemente de cómo se esté desarrollando la explotación del puerto y la ocupación del espacio de dominio público.

El promotor estima que el inicio de la tramitación de la Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas no supone una modificación de nuevos criterios de desarrollo en el puerto de Arinaga, ya que ambos puertos se complementan, teniendo distintos hinterlands y objetivos específicos. Además, informa que que la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de las Palmas (2011), actual modificación del PUEP, asigna a la infraestructura portuaria emergida (producto de rellenos y explanadas) y al propio muelle un uso portuario comercial, dentro del cual se incluye, entre otros, aquellos relacionados con el transbordo, almacenamiento, suministro y manipulación de productos líquidos combustibles.

**Implantación regasificadora.** El ayuntamiento de Agüimes considera que al no renunciar al resto de las fases propuestas en la configuración de 2004, se está continuando con el proyecto inicial vinculado directamente con la instalación de la planta regasificadora, cuya localización prevista sería esta fase 1.a.

La Asociación El Chorlitejo y la AA.VV. opina que no se han tenido en cuenta las demandas de la población, en contra de lo que consideran el fin último de la ampliación, acoger la supuesta planta de gas.

La APLP aclara que la DIA de la planta regasificadora es ajena a la tramitación administrativa y medioambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Arinaga, y que al no ser promotora de esa actuación, queda al margen de ese procedimiento.

**Alternativas.** El Ayuntamiento de Agüimes critica que se sigan considerando las alternativas propuestas en 2003 (alternativas técnicas), por ello exigen que se estudien y especifiquen los criterios para la selección de esta ubicación, gestión de residuos, proceso y forma de explotación, etc.

La APLP recuerda que en el estudio de alternativas se valora someramente una serie de criterios y se descartan aquellas posibles alternativas donde existen condicionantes severos; bien sean de carácter técnico, económico, medioambiental, paisajístico, u otros, que harían inviable su ejecución.

**Descripción del proyecto insuficiente.** La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que se deberían definir todas las instalaciones previstas (auxiliares de atraque), las áreas de ocupación de las instalaciones auxiliares, accesos, parques de maquinaria, instalaciones de tratamiento y los sistemas de evacuación de aguas residuales y tratamiento de aguas pluviales. Del mismo modo, el Ayuntamiento de Agüimes opina que el EsIA carece de una rigurosa descripción del proyecto y de una estimación de los tipos y cantidades de residuos vertidos y emisiones de materia.

LA APLP considera que la descripción y definición de las infraestructuras necesarias para dotar a las nueva superficies y zonas de operaciones portuarias de los distintos

servicios y redes para su posterior explotación, no son necesarias para formular la DIA y que en todo caso, se definirán en el proyecto constructivo, teniendo en cuenta los condicionantes establecidos tras la tramitación ambiental del proyecto básico.

En cuanto al sistema de evacuación de aguas residuales y pluviales informa que la red de saneamiento se conectará a la red existente municipal que vierte en la depuradora de aguas residuales de la Mancomunidad del Sureste. Para las aguas pluviales propone la ejecución de una serie de canaletas o conducciones perimetrales que recojan y reúnan las aguas de escorrentía y las dirijan a tanques de sedimentación o pozos de gruesos antes de su vertido al mar. Informa además, que en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) de la obra se reflejarán las determinaciones y características a tener en cuenta en las instalaciones auxiliares de obra, la maquinaria o los accesos.

Préstamos. Tanto la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal como la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, como el Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canaria consideran necesario ampliar la información sobre los lugares de obtención de préstamos (volumen de extracción, efectos de las extracciones, identificación de obras insulares a utilizar, características, valores naturales y paisajísticos, etc). Respecto a las canteras, el Servicio de Planeamiento informa de la imposibilidad de usar zonas propuestas por agotamiento de material o porque su situación cercana a zonas turísticas desaconseja su uso.

La APLP facilita información sobre la procedencia del material que se usará para el relleno, el volumen que se obtendrá de cada fuente (dragado, excedentes de grandes obras civiles, públicas o privadas y canteras debidamente autorizadas) y las medidas que se adoptarán durante las operaciones de dragado.

Afección calidad de las aguas-sebadales – ZEC. El Ayuntamiento de Agüimes, la Asociación El Chorlito y la AA.VV muestran su oposición al proyecto entre otras cuestiones, por la afección a los sebadales de la ZEC.

La APLP insiste en que la ZEC se encuentra fuera de la zona de actuación, que en los fondos marinos a ocupar no se han detectado formaciones de sebadales y que de los estudios realizados no se desprende que se produzcan afecciones de importancia sobre el LIC. Considera que, en caso de producirse impacto, será de muy baja intensidad y reversible, ya que se prevé que esa potencial afección se produzcan solamente durante el periodo de obras por los rellenos y con los temporales de sur-sureste.

El Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canarias critica la ausencia de información cartográfica detallada de las comunidades bentónicas presentes, así como un análisis de los hábitats de interés natural en el ámbito del proyecto. Informa que el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO/GC) reconoce la existencia en el ámbito del proyecto de valores naturales marinos de especial interés a nivel insular, debido a la existencia de unas importantes praderas de fanerógamas marinas.

La APLP remite al EsIA inicial en el que se describían los fondos marinos de la bahía de Formas y su entorno, e insiste en que dentro de la zona de actuación no existe ningún hábitat marino catalogado bajo ninguna figura de protección y aportan un plano de comunidades marina de mayo de 2002, de la entonces Dirección General de Costas, en el que sólo aparece un sebadal disperso dentro del LIC.

La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal critica que el EsIA no contempla medidas preventivas para minimizar la afección indirecta sobre los sebadales del LIC durante las fases de construcción y explotación. Más concretamente, que no se tenga en cuenta la instalación de barreras antiturbidez y el seguimiento de su eficacia, construcción de balsas de decantación, etc. En la misma línea la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar y la Viceconsejería de Pesca y Aguas sugieren el establecimiento de sistemas de control y de medidas preventivas y correctoras para evitar la afección sobre la calidad de las aguas, y en consecuencia sobre los sebadales.

El promotor reitera lo recogido en el EsIA sobre la afección a la calidad de las aguas de la bahía de Formas y las medidas para minimizarla, como el cierre perimetral y los muestreos y análisis periódicos de aguas en las instalaciones portuarias de su

competencia. Destaca también que el traslado del emisario submarino existente, una vez puesto en funcionamiento por parte de la Mancomunidad del Sureste, mejorará la dispersión de los vertidos en el medio marino. Estima que en fase de explotación la afección del puerto sobre los ecosistemas marinos será poco significativa, dado que parte de los frentes de las infraestructuras construidas serán de escollera (estructuras artificiales que potencian la proliferación de vida marina) y que el tráfico portuario a operar en Arinaga será de baja frecuencia.

El Instituto Español de Oceanografía estima que, si se llevan a cabo las medidas preventivas y correctoras contempladas en el proyecto, las zonas dragadas recuperarán sus parámetros originales, tras un plazo de tiempo suficiente.

Por otro lado, el Servicio de Planeamiento echa en falta un análisis de las expectativas y previsiones de las áreas de fondeo, en el que se garantice la ausencia de afección sobre los seadales u otras zonas de interés natural.

La APLP informa que el tipo de tráfico portuario previsto (graneles líquidos y sólidos) no supondrá un alto índice de atraques ya que la frecuencia de entrada y salida de este tipo de barcos será baja y además responderá a una programación planificada. Por ello, no prevé la necesidad de mantener barcos en fondeo por necesidad de atraque, aunque en caso de ser necesario, indica que se velará porque la estancia y cualquier maniobra del barco en puerto afecten lo menos posible al fondo marino de la zona.

Afección a la IBA 351 y avifauna. La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal destaca la importancia ornitológica de la zona de estudio, como consecuencia de que parte de la actuación está incluida en la IBA 351, y por la presencia en las inmediaciones de las Salinas de Arinaga y de otros humedales en la costa de la bahía de Formas, que albergan a muchas especies de avifauna de interés. La potencial afección a la IBA, es otro de los motivos por los que el ayuntamiento de Agüimes, la Asociación El Chorlito y la AA.VV. se manifiestan en contra del proyecto.

La APLP discrepa con la existencia de humedales en la línea de costa pues, según indica, las condiciones semiáridas de la zona, la existencia de un talud en buena parte de la línea de costa y la transformación de suelo por las actividades humanas, condicionan y limitan su existencia a pequeñas y escasas áreas de encharcamientos esporádicos, destacando únicamente la desembocadura del Barranco del Polvo. Según informa la APLP, la ampliación propuesta no ocupará su cauce y propone elaborar, antes de la ejecución de las obras un proyecto específico cuyo objetivo sea la protección del entorno natural de la desembocadura del barranco del Polvo. Sugiere la posibilidad de que ese proyecto se incorpore al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de Arinaga.

En cuanto al resto de la línea de costa (al sur de la ampliación terrestre), lugar de comedero de aves limícolas, opina que, como no se interviene, las afecciones son irrelevantes.

Afección a otras especies de flora y fauna protegida. La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal señala que el EslA no recoge la presencia en el entorno terrestre de la zona de ampliación de piña de mar (*Atractylis preauxiana*), especie catalogada como en peligro de extinción en los catálogos Español y Canario; y que no se ha prospectado la presencia de chaparro canario (*Convolvulus caput-medusae*) ambos endemismos de Gran Canaria. Destaca también que el EslA no contempla la afección a las comunidades de cetáceos presentes en la zona, ya sea por colisión con los barcos o por contaminación acústica.

Igualmente, la Asociación El Chorlito y la AA.VV. alertan, de forma genérica, de la afección a especies de flora y fauna marina y terrestre protegida.

La APLP informa que según los planes de especies amenazadas del Gobierno de Canarias, la piña de mar no se localiza en el entorno de la ampliación, ni en el litoral de la bahía de Formas. Respecto al chaparro canario indica que, según el documento Evolución de especies catalogadas de Canarias. *Convolvulus caput-medusae*, la localización de esta especie canario se restringe a puntos al Norte de Arinaga y a un reducido espacio en el litoral de la Bahía de Formas, fuera de la zona de actuación. No obstante, afirma que

se intentará proteger su presencia mediante actuaciones de control y minimización de las posibles afecciones (emisiones de gases y partículas por las obras, y por la actividad portuaria que se desarrolle en un futuro). Sugiere también la instalación de carteles informativos sobre el respeto a la flora y fauna o sobre la prohibición de depositar basura y salirse de los senderos establecidos.

En cuanto a los impactos sobre los cetáceos, indica que las afecciones por colisión no se han estudiado debido a la complejidad del estudio y a la baja probabilidad del suceso teniendo en cuenta el tipo de tráfico portuario previsto. Argumenta que aún no se conocen con exactitud las condiciones de las rutas y hábitos de los cetáceos y que tampoco la investigación científica conoce los verdaderos motivos que originan las colisiones más allá de la mera coincidencia.

Afección a recursos pesqueros y acuícolas. La Viceconsejería de Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias informa de la existencia a unos 600 m de la zona de actuación de un área propuesta como ZIA. Indica que este tipo de áreas han de ser preservadas de actuaciones que puedan suponer una degradación de las propiedades físico-químicas y biológicas de las de agua costeras o que impliquen una pérdida significativa de calidad en el agua de mar. Apunta también, que la zona de actuación es utilizada por la flota pesquera artesanal para la pesca de pescado blanco con palangre. Por otro lado, destaca la importancia científica y pesquera de los sebadales presentes en la ZEC Playa del Cabrón. Por todo ello, considera que se deberían valorar los impactos del proyecto sobre la zona de interés acuícola y estos recursos. Del mismo modo, y dada la afección a una zona típica de alevinaje (praderas de fanerógamas marinas), el Servicio de Planeamiento del Cabildo considera también necesario un análisis de los efectos del proyecto sobre la actividad y los recursos pesqueros de la zona.

La APLP admite que la ocupación del fondo marino conlleva la desaparición de hábitats y comederos de algunas comunidades de especies marinas que transitan por la zona y que por ello se adoptarán medidas para minimizar esas afecciones. No obstante, opina que este impacto se verá en parte contrarrestado con la creación de escolleras que actúan como lugar propicio para el refugio de peces y su reproducción. Considera que en fase de explotación no se producirán afecciones significativas sobre las comunidades de peces.

Afección a la dinámica litoral y playas adyacentes. Tanto la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal como la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar prevén la alteración potencial de la forma en planta de las playas adyacentes a la actuación. Más concretamente, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar opina que la instalación auxiliar de atraque y la prolongación del dique producirán el basculamiento en la playa de La Gaviota, afección que a su juicio se debería estudiar, ya que los estudios presentados se refieren a otra configuración. Este organismo propone, como medida compensatoria de la actuación, el uso del material dragado que sea adecuado para realimentar las playas próximas.

La Viceconsejería de Pesca y Aguas considera que el estudio Ampliación del puerto de Arinaga: Afecciones a la dinámica litoral y playas adyacentes. Nueva geometría del dique de Santa Lucía presentado por el promotor, debería incluir un modelo de dispersión de los materiales de relleno para predecir la dirección y posible área de afección de los mismos.

El promotor considera que, conforme a las conclusiones de los estudios realizados a lo largo de la tramitación, no se producirá ninguna alteración potencial de la forma en planta de las playas al Sur de la Punta de la Gaviota y que en las playas localizadas en la bahía de Formas es posible una mayor sedimentación de finos. Destaca el efecto favorable que suponen las condiciones de mayor abrigo y mayor aporte sedimentario de arenas, al propiciar un mayor uso recreativo en la zona. En cualquier caso, sugiere desarrollar alguna medida (a determinar) para mejorar la calidad de las playas, así como realizar medidas compensatorias similares a las implementadas en el Puerto del Rosario (proyecto

constructivo de remodelación de la playa afectada y seguimiento de la evolución en planta de las playas del entorno). Asimismo indica que, se estudiará la posibilidad de realimentar las playas cercanas más resguardadas con materiales procedentes de los dragados.

Afección al dominio público marítimo-terrestre (DPMT), línea de costa y barranco del Polvo. La entonces Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar opina que las afecciones al DPMT, línea de costa, y al cono de deyección-delta del barranco del Polvo no pueden infravalorarse. Por ello, y teniendo en cuenta los ecosistemas que se desarrollan en la desembocadura de los barrancos y en el entorno afectado por la actuación, solicita una propuesta de medidas específicas preventivas y correctoras para evitar su afección.

El promotor aclara que las obras se ejecutarán sobre dominio público portuario estatal, e indica que no se prevén afecciones que modifiquen la línea de costa dentro de la zona de DPMT. Considera que las afecciones a la costa, fuera del dominio público portuario (fundamentalmente al tramo litoral de la bahía de Formas), serán moderadas durante las obras (empeoramiento de calidad de aguas y aportes de finos sobre el fondo marino e intermareal), por lo que se han contemplado medidas para minimizarlas; mientras que en la fase de explotación no serán relevantes.

Respecto a la afección sobre el entorno de la desembocadura del barranco del Polvo estima que no se producirán afecciones ya que se respetará su cauce y se estudiarán y ejecutarán medidas correctoras para disminuir las posibles afecciones y alteración de su entorno natural.

Afección al oleaje / práctica de windsurf. El Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canaria considera subsanada el estudio sobre afección al régimen de corrientes y oleajes en la ensenada del Pozo Izquierdo que solicitaban en 2005. Sin embargo, la Asociación El Chorlitejo y la AA.VV. consideran que no se ha demostrado la ausencia de afección al oleaje y al viento que llegan al Pozo izquierdo, y alertan de la posible afección a la principal zona de aprendizaje y práctica de windsurf y surf de la isla.

La APLP recuerda que, según los estudios realizados, no se estima que se vayan a alterar las condiciones de viento más allá de 500 m del puerto, por tanto no prevé que esta ampliación impida la práctica del windsurf en Pozo Izquierdo. Por otro lado, admite que la prolongación del dique de abrigo puede afectar a la práctica de windsurf aunque considera que fuera de las zonas de mayor abrigo podrá seguir practicándose.

Respecto al aprendizaje de windsurf en la bahía de Formas considera que, la prolongación del dique exterior no supondrá un condicionante apreciable mayor que el que ha supuesto la propia construcción de las instalaciones portuarias existentes, que no han influido en esas prácticas deportivas.

Incumplimiento del condicionado de la DIA del proyecto de construcción del puerto (DIA puerto\_1997).

El Ayuntamiento de Agüimes, la Asociación El Chorlitejo y la AA.VV. denuncian el incumplimiento de varias condiciones de la DIA puerto\_1997: restauración de las Salinas de Arinaga, el proyecto de Parque Público que recoge el Plan Especial de Ordenación del Litoral de Agüimes y el traslado del emisario submarino de la Mancomunidad del Sureste.

La APLP remite al apartado y anexo del EsIA en el que se facilita información sobre los procedimientos y estudios realizados acerca de los condicionantes de la DIA puerto\_1997. Informa que las obras del proyecto de Traslado del emisario submarino de la Mancomunidad del Sureste concluyeron en junio de 2009 y que en esa fecha se firmó un convenio entre la Mancomunidad Intermunicipal del Sureste de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas para la puesta en marcha, gestión y utilización del Emisario Submarino.

En cuanto a la ejecución del total de la condición referida a la protección de la comunidad biológica (como la creación de charcas, la revegetación de las parcelas descritas y la puesta en marcha de una planta de investigación para el cultivo de microalgas integrado a la biofiltración de aguas residuales urbanas), la APLP admite que no se ha podido llevar a cabo debido a la inviabilidad de su materialización desde el punto de vista de la legislación portuaria y de la propia finalidad de los usos y actividades que

deben desarrollarse en la zona de servicio del puerto. No obstante, indica que el DUEP que se está tramitando, los terrenos donde se encuentra las salinas de Arinaga se han declarado innecesarios para los fines portuarios, por considerarse una actividad ajena a la actividad portuaria, proponiéndose un uso complementario para ellos.

EslA genérico. La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal opina que la adaptación del EslA (EslA 2011) es muy genérica, tanto en la descripción de alternativas, como en la propuesta de medidas correctoras o en el planteamiento del PVA. Del mismo modo, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar solicita una propuesta de medidas específicas para evitar la afección sobre los ecosistemas que se desarrollan en el entorno de la actuación. El Ayuntamiento de Agüimes critica también que no se especifiquen las medidas correctoras y protectoras de los impactos y discrepa con que se considere a la nueva configuración una medida correctora global en sí misma, ya que opinan que esta disminución del proyecto inicial responde a la oposición social e institucional que ha provocado y a que aquel proyecto vulneraba el ordenamiento jurídico vigente.

La APLP alude a la cantidad de estudios, documentos e informes que se han presentado a lo largo del procedimiento y afirma que se han considerado todas aquellas medidas preventivas, correctoras y compensatorias posibles y viables.

Compatibilidad del proyecto. La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar indica que el proyecto deberá asegurar su compatibilidad con la Directiva Marco del Agua (DMA), en concreto con el Plan Hidrológico de la Demarcación correspondiente; con la Ley 41/2010, de Protección del medio marino, así como con la Ley 22/1988, de Costas, y el Reglamento que la desarrolla.

El Servicio de Planeamiento del Cabildo de Gran Canaria informa que la nueva configuración propuesta para la ampliación del puerto es compatible con la zonificación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, puesto que abarca el ámbito zonificado como zona CL, cuyo uso principal es el afecto a la actividad característica del espacio, en este caso el puerto industrial de Arinaga.

El promotor asegura que en la ejecución del proyecto se garantizará su compatibilidad con la normativa vigente en aquellas afecciones que resulten. Indica que la APLP cumple las directrices marcadas por la DMA y el Plan Hidrológico Insular de Gran Canaria. El promotor justifica la compatibilidad del proyecto con la Ley de Protección del Medio marino, destacando las medidas de actuación que contemplará para evitar los problemas que afectan a la calidad de las aguas y el PVA que implementará. Asimismo, considera que, al desarrollarse la actuación sobre DPP, la Ley de Costas sólo sería de aplicación en aquellas cuestiones que la legislación sectorial portuaria no cubra.

Impacto socioeconómico. El Servicio de Planeamiento del Cabildo opina que se debería haber valorado el impacto de la implantación de la actividad portuaria en las actividades socioeconómicas previas (agricultura, pesca, ocio, etc.).

El promotor analiza brevemente el impacto de la implantación del puerto sobre esos sectores. Considera que la posibilidad de una terminal hortofrutícola facilitaría el transporte intermodal reduciendo costes. Respecto a la pesca, indica que deben ser las administraciones competentes las que estudien las posibilidades de utilización del puerto con fines pesqueros o cualquier otro tipo de interrelación. En cuanto a las afecciones sobre las actividades de ocio, valora positivamente la ampliación porque no supone la ocupación de la franja costera de las playas de la bahía de Formas. Además considera que la prolongación del dique de abrigo protegerá la línea de costa de las corrientes de E y NE, lo que mejorará las condiciones de baño, que se traducirá en un mayor uso recreativo de las playas. Reconoce que este efecto de abrigo de la bahía puede afectar a la práctica de windsurf, aunque estima que fuera de las zonas de mayor abrigo podrá seguir practicándose.

Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Tras el análisis de la adaptación del EslA y del resultado de la información pública la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y Medio Natural solicita, con fecha 2 de febrero de 2012, a la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias, informe

sobre la posible afección que la ejecución de la ampliación propuesta podría ocasionar sobre la ZEC Playa del Cabrón; sobre el hábitat de interés comunitario de código 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda presente en la zona de influencia del puerto; así como sobre las especies presentes en el entorno de la actuación que cuenten con alguna figura de protección, en especial sobre el chorlitejo patinegro y la seba.

En la misma fecha se solicita también informe a la Dirección General de Ordenación y Promoción Turística del Gobierno de Canarias en relación a la posible repercusión del proyecto sobre la actividad turística del sureste de Gran Canaria, teniendo en cuenta la presencia de playas en el entorno de la actuación, así como una zona de aprendizaje y práctica de windsurf y surf en la bahía de Formas. No se ha recibido respuesta.

Asimismo, tras la publicación del Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y a la vista de las funciones que atribuye a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se decide, con fecha 2 de marzo de 2012, ampliar la consulta a esa Dirección General, concretamente a la División para la Protección del Mar, para que valore los posibles impactos sobre el hábitat de interés comunitario 1110, que motivó la declaración de la ZEC y sobre las especies de tortuga marinas que se han identificado en la zona. Se solicita además, en caso de ser necesario, una propuesta específica de medidas adicionales que permitan garantizar la compatibilidad del proyecto con los objetivos de conservación de la ZEC.

Con fecha 29 de junio de 2012 se recibe el informe de la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias.

Este organismo no prevé afecciones significativas fuera del agua abrigada del puerto, y por tanto sobre la ZEC, puesto que la mayoría de las actuaciones se realizarán en aguas abrigadas y que el sistema constructivo previsto para la prolongación del dique no comporta, en principio, la liberación al medio de volúmenes importantes de partículas finas.

Considera que el principal factor de posible afección a la ZEC y a los hábitats de interés comunitario 1110 situados al sur de Arinaga es la liberación de partículas finas durante la ejecución de las obras. Por ello, recomienda un orden para las actuaciones previstas y un sistema constructivo que minimicen la puesta en suspensión de finos. Asimismo estima conveniente realizar una serie de controles sobre las comunidades bentónicas y sobre los parámetros físicos-químicos del agua. Todo ello pasa a formar parte del condicionado de la presente resolución.

Respecto a los posibles impactos sobre el chorlitejo patinegro opina que la construcción de la nueva explanada supondrá la desaparición de una plataforma costera que reúne características propicias para la cría y estancia de esta especie. Es por ello que sugiere que se propongan actuaciones que compensen la pérdida de naturalidad de este tramo de costa.

Con fecha 1 de agosto de 2012 se recibe el informe de la División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Este organismo opina que que la ampliación propuesta no provocará efectos significativos directos sobre la ZEC pero que sí puede generar efectos indirectos debidos al incremento de la turbidez de las aguas y deposición de finos sobre los fondos en los que se instalan los sebales. Por ello, recomienda una cuantificación de tales efectos de forma previa al inicio de las obras y la inclusión en el PVA de las mediciones oportunas para comprobar que no se generan efectos negativos sobre las praderas de *Cymodocea* presentes en la ZEC, que redundarían en las especies ligadas a ellos (peces, tortugas, invertebrados, etc) estableciéndose en tal caso las medidas preventivas adicionales que resultasen necesarias para su minimización.

Respecto a las medidas propuestas por el promotor para minimizar la afección a la ZEC opina que el uso de pantallas antiturbidez durante la ejecución de las obras, dragado y relleno es una medida adecuada.



#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El puerto de Arinaga fue la solución finalmente adoptada en la búsqueda de un puerto complementario al puerto de La Luz, en Las Palmas, para albergar tráfico e instalaciones de tipo industrial (cuyo desarrollo está recogido en el Plan Energético de Canarias), así como terminales de recepción de vehículos (Ro-Ro), etc., que resulta más idóneo ubicar en puertos más alejados de grandes ciudades. A finales de los 90 se proyecta y construye el actual muelle de Arinaga.

Según se recoge en la Adaptación EsIA\_junio de 2011, en el año 2002 (momento en el que se inicia la evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación del puerto de Arinaga) se estudiaron cuatro alternativas básicas para la ampliación del puerto, todas ellas en la fachada E-SE, descartándose las propuestas fuera de ese litoral por inadecuadas.

Las alternativas propuestas fueron:

Alternativa cero o de no actuación, que no resuelve las deficiencias existentes en cuanto a capacidad y operatividad.

Alternativa 2: ampliar las instalaciones portuarias de Arinaga, tanto en superficie como en línea de atraque, creando una dársena interior protegida con un contradique al sur de la actuación.

Alternativa 3: modificación del puerto de Arguineguín, terminal cementera en el SO de la isla, para poder albergar otros tráfico. No obstante, el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria prevé eliminar dicha actividad del puerto para la regeneración turística del entorno.

Alternativa 4: aprovechamiento y ampliación de las infraestructuras del puerto de Salinetas, entre el puerto de Arinaga y el puerto de La Luz, siendo la actividad básica de este puerto la industrial (graneles líquidos), pero igualmente la ordenación insular propuesta obstaculizaba el desarrollo industrial y comercial de este puerto, recomendando su uso deportivo.

La solución finalmente elegida fue la alternativa 2, a pesar de sus condicionantes ecológicos (presencia de saladares y sebadales en la zona de actuación o influencia). Las razones que motivaron su elección fueron su viabilidad técnica y administrativa, la oportunidad de concentrar terminales de graneles en un solo puerto, el evitar construir otro puerto industrial alternativo y la justificación de la propia existencia y función industrial del puerto de Arinaga.

No obstante, para hacer viable la ejecución de la ampliación del puerto, y durante el transcurso de la tramitación del expediente de evaluación de impacto ambiental, el promotor ha ido modificando la ampliación propuesta inicialmente mediante sucesivas disminuciones de la planta del puerto proyectado. Las distintas configuraciones propuestas son:

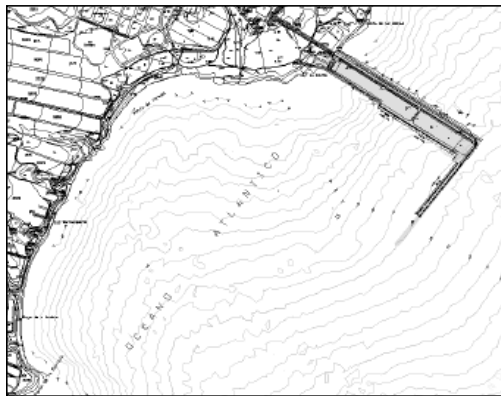
Configuración sometida a información pública en noviembre de 2003, se dividía en cinco fases.

Proyecto modificado tras las consultas a administraciones públicas afectadas, de diciembre de 2004. Se dividía en tres fases e implicaba una menor ocupación de fondos marinos, litoral, rellenos y obras en general.

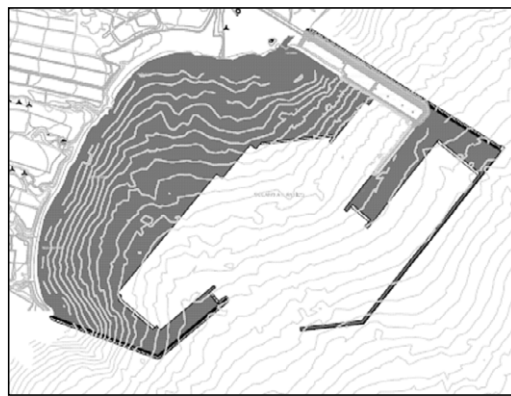
Configuración 2011, que representa una reducción importante de las dimensiones y geometría de las infraestructuras portuarias a ejecutar. Así, la ocupación de los fondos marinos por las nuevas infraestructuras portuarias y la ocupación del litoral, representan un 20% del proyecto sometido inicialmente a información pública; mientras que el relleno supone un 15%. Igualmente el volumen de dragado a ejecutar se reduce a más de la mitad de lo inicialmente previsto y no se producirán vertidos de los mismos en el mar.

Se muestra a continuación una tabla comparativa entre las principales unidades de construcción y parámetros totales de la infraestructura portuaria resultado de las distintas configuraciones propuestas durante la tramitación del expediente, así como la representación gráfica de las mismas (fuente: Adaptación EsIA\_junio 2011):

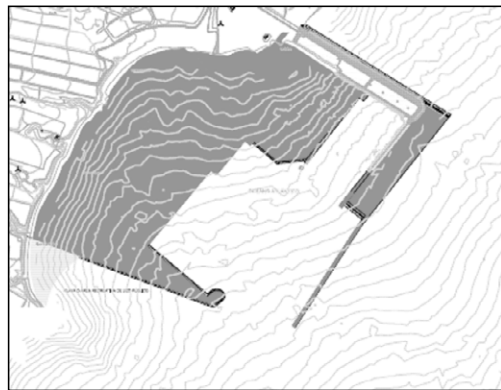
	Actual	Actual + configuración 2003	Actual + configuración 2004	Actual + configuración 2011
N.º atraques . . . . .	3	14	11	5 (3)
Superficie relleno (ha) . . . . .	10,2	169,7	150,4	39,7 (29.5)
Longitud de muelles (m) . . . . .	770	4.510	2.680	1.170 (599)
Dragados (x10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) . . . . .	–	779,9	542,9	356,4
Volumen rellenos (x10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) . . . . .	–	20.100	10.708	2.950



Configuración actual (DIA 1997)



Configuración propuesta 2002



Configuración propuesta 2004



Configuración propuesta 2011

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

Se resumen a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, para mitigarlos:

Impacto sobre la dinámica litoral. A lo largo de la tramitación del expediente el promotor ha presentado diferentes estudios de dinámica litoral que describen las afecciones que las anteriores configuraciones propuestas para la ampliación del puerto producirían sobre las playas situadas inmediatamente al sur de la actuación y sobre la playa de Arinaga, situada al norte. De los estudios se desprende que la mayor incidencia

sobre la estabilidad de las playas se debería a la prolongación del dique de abrigo y a la creación de la nueva dársena exterior. Como ya se ha recogido en el apartado anterior, en la última configuración propuesta, no se plantea la construcción de ninguna dársena exterior y la prolongación del dique de abrigo es sensiblemente inferior a las previstas inicialmente.

El promotor entiende que con la configuración finalmente adoptada, la afección sobre las playas al norte y sur de la actuación es inexistente o por lo menos, idéntica a la que se produce en la actualidad. Aun así reconoce que aunque en la actualidad, teniendo en cuenta las obras de construcción del puerto, no se aprecian cambios sustanciales en la granulometría y topografía de las playas localizadas en la bahía de Formas, es previsible que después de la ampliación propuesta en 2011 se produjera una mayor sedimentación de finos sobre las playas de la bahía de Formas, sin que ello pudiera suponer un cambio sustancial en dichas playas.

Además, según se recoge en el estudio elaborado por Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas (GIOC) de la Universidad de Cantabria para evaluar la afección que la configuración propuesta en 2004 provocaría sobre la dinámica litoral y marina, la Fase 1a no produciría alteraciones en la forma o estabilidad de las playas del entorno de la bahía de Formas. Cabe recordar que la fase 1a de aquella configuración consistía en la creación de una explanada de 37,5 ha, prolongación del dique vertical de cierre en 105 m y ejecución de un muelle de 475 m de longitud en el lado SE de la nueva explanada.

De todos modos, el promotor sugiere desarrollar alguna medida para mejorar la calidad de las playas adyacentes, que se realizará mediante acuerdo con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar y otras Administraciones competentes.

Impacto sobre la calidad de las aguas. La calidad de las aguas, fundamentalmente de la bahía de Formas, podrá verse afectada, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación, por los efectos derivados de las operaciones de dragado y vertido (resuspensión de sedimentos y contaminantes asociados, dispersión de finos y consecuente aumento de la turbidez) y por vertidos accidentales (uso de maquinaria, aumento de actividades relacionadas con la actividad portuaria, etc.).

Para minimizar la dispersión de material durante el relleno se procederá al cierre perimetral del frente de obras, mediante una barrera de material grueso o capa filtro de escollera en el S y mediante diques verticales de hormigón en el E; y a la instalación de barreras para evitar la dispersión de sólidos flotantes y de cortinas antiturbidez con faldón colgante para evitar la dispersión de finos. Asimismo se informará a las administraciones competentes de cantidades, localización, tipo, calidad y grado de contaminación del material.

Para evitar los vertidos accidentales no se permitirán cambios de aceite y repuesto de combustible en la zona, debiéndose realizar éstos de acuerdo con la legislación vigente. Tampoco se permitirá el vertido de aguas residuales de forma directa o por conducción en el interior de la dársena.

Durante la fase de explotación estará operativo el Plan de Contingencia Interior del Puerto y se cumplirá con lo dispuesto en la normativa de puertos sobre prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.

Para garantizar la calidad de las aguas se realizarán muestreos periódicos de las aguas portuarias tanto en la fase de obras como en la de explotación.

Impacto sobre la ZEC Playa del Cabrón. Según se indica en la documentación presentada, estudios realizados en verano de 2004 para comprobar el estado de conservación del LIC Playa del Cabrón tras las obras de construcción del puerto, demuestran que las comunidades existentes al norte del actual dique, dentro de la ZEC; no ha sufrido degradación por la construcción del puerto, por lo que es de suponer que tampoco se verán afectada por la ejecución de las obras proyectadas, situadas más al sur.

El promotor sostiene que dada la localización de la ZEC, al norte del actual puerto, la propia estructura de los diques y las características de la ampliación que se realizará en dirección sur y a sotavento del puerto, no se producirán afecciones de importancia sobre este espacio.

La única afección que podría producirse sobre la ZEC sería consecuencia de la liberación de partículas finas durante la ejecución de las obras. Sin embargo, esto se considera improbable tanto por la dinámica litoral, que es sentido norte-sur, como por la planificación constructiva, que contempla el cierre de la escollera antes de realizar los rellenos, para minimizar la pérdida de finos. Tanto la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar como la Dirección General de Protección del a Naturaleza del Gobierno de Canarias confirman que el principal factor de posible afección a la ZEC es la liberación de partículas finas durante la ejecución del las obras y que el uso de pantallas antiturbidez es una medida adecuada para prevenir la dispersión de la pluma de turbidez que se genere durante las obras.

Impacto sobre la biocenosis/sebadales. La principal afección sobre la biocenosis marina deriva de las operaciones de dragado y vertido del material, que son causantes de la destrucción de hábitats, de la eliminación de organismos bentónicos y del incremento de turbidez y efectos derivados (disminución de la fotosíntesis, enterramiento, efecto huída, etc.).

Se prevé la obtención de 356.000 m<sup>3</sup> de material para relleno procedente del dragado a realizar en la dársena del puerto, con el objeto de aumentar el calado. El dragado se realizará sobre una superficie de unas 19 ha, hasta la cota -14 (equivalente a una profundidad media de 1,80 m). Los sedimentos extraídos se gestionarán según las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles (CEDEX, 1994).

La especie más representativa presente es la seba, aunque existen discrepancias sobre su distribución. Así, el Cabildo de Gran Canaria informó durante la información pública del proyecto que en el ámbito de actuación están presentes praderas de fanerógamas marinas y fondos de caulerpa. Sin embargo, el promotor aporta un plano de comunidades marinas perteneciente al Estudio ecocartográfico de la zona sur del litoral de la isla de Gran Canaria (Las Palmas) elaborado en mayo de 2002 por la entonces Dirección General de Costas, en el que solo aparece un área cartografiada donde se encuentra un seabadal disperso, localizada en la costa de la bahía de Arinaga, dentro del LIC «Playa del Cabrón». Afirma además, que en la inmersión realizada en septiembre de 2009 en la zona donde se realizarán los rellenos no se detectaron sebas, ni en forma de plantones dispersos ni tampoco formando paraderas de sebadales.

En todo caso, considera la posible existencia de plantones dispersos de sebas cercanos a la actuación y sebadales en un área más extensa, que se podrían ver afectados de forma indirecta durante el periodo de obras, lo cual se intentará minimizar como ya se ha comentado, con la colocación de pantallas antiturbidez. Esta medida redundará en la disminución de los efectos del incremento de la turbidez sobre las especies asociadas a los sebadales, como la tortuga boba y tortuga verde que emplean las praderas de fanerógamas como zonas de alimentación y descanso. No obstante, en la Adaptación del EsIA\_junio 2011 se indica que la zona de actuación no forma parte de ninguna ruta migratoria destacada por lo que dada su baja probabilidad de aparición se descarta su afección.

Durante la fase de explotación se estima que la afección sobre los ecosistemas marinos será poco significativa debido a la baja frecuencia del tráfico marítimo que operará en el puerto, que estará sometido a los oportunos controles y medias anticontaminación.

Impacto sobre la IBA Costa de Arinaga-Castillo del Romeral. La ampliación terrestre propuesta transformará el suelo de la parcela semitriangular comprendida entre la carretera de acceso al puerto, la estación depuradora, el cauce del barranco del Polvo y la línea de

costa, lo que afectará indirectamente a la avifauna que caracteriza la IBA. La construcción de la explanada portuaria supondrá la desaparición de plataforma intermareal, hábitat natural del chorlitejo patinegro.

La entonces Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias informó durante la tramitación del expediente que los ámbitos de la IBA que no fueron designados ZEPA presentan modificaciones y usos significativos (zonas urbanas, áreas industriales, puertos, aeródromo y actividades extractivas) que confieren al territorio un estado de conservación lejano al óptimo. Respecto a las especies que caracterizan la IBA, indicó que la mayor parte de los territorios de campeo del camachuelo trompetero quedan fuera de la IBA y confirmó la presencia de chorlitejo patinegro en sectores cercanos al puerto, por lo que en informes posteriores, la administración ambiental autonómica considera necesario reequilibrar la pérdida de naturalidad de este tramo de costa objeto de ocupación.

Según informa la Autoridad Portuaria de Las Palmas, la ampliación propuesta no ocupará el cauce del barranco del Polvo, cuya desembocadura constituye un humedal de importancia ornitológica. Además, propone implementar un proyecto específico que tenga como objetivo la protección del entorno natural de la desembocadura de este barranco antes de la ejecución de las obras, con el previo y oportuno asesoramiento del órgano ambiental del Gobierno de Canarias; y que el proyecto se incorpore al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de Arinaga (o instrumento equivalente).

Impacto sobre los recursos explotables marinos. La ocupación del fondo marino por las nuevas infraestructuras portuarias y las operaciones de dragado conllevan la desaparición de hábitats y comederos de distintas especies de invertebrados y peces que transitan por la zona. El promotor considera que esta afección se verá en parte contrarrestada por la creación de escolleras en los tramos de muelle no destinados al atraque de barcos. Esta estructura artificial actúa como lugar propicio para el refugio y la reproducción de peces, como así lo evidencian los frentes de escolleras del actual puerto. Una vez finalicen las obras el promotor no prevé afecciones significativas sobre las comunidades de peces, independientemente de su valor como recurso pesquero.

Por otro lado, la potencial pérdida de calidad de las aguas tanto en fase de obras como de explotación podría afectar a los recursos pesqueros objeto de la flota pesquera artesanal de palangre y a la zona de interés acuícola propuesta ZIA Tipo A-GC-6 situada frente al ámbito de actuación, afección que se evitará por tanto, con la aplicación de las medidas encaminadas a preservar la calidad de las aguas.

Impacto sobre el viento y el oleaje de la zona deportiva náutica de Pozo Izquierdo y otros usos recreativos. A lo largo de la tramitación del expediente se ha puesto de manifiesto la importancia de la zona litoral del Pozo izquierdo para la práctica de windsurf, estando incluida en el circuito del campeonato del mundo.

En diciembre de 2004 el promotor presentó el informe complementario al proyecto básico de ampliación del puerto de Arinaga que contenía un estudio realizado por el Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas (GIOC) de la Universidad de Cantabria sobre la afección de la ampliación propuesta en aquel momento sobre los patrones de viento.

En dicho estudio se concluye que más allá de los 300 m aledaños a las obras propuestas en aquel momento, ni la magnitud, ni la dirección, ni los patrones de viento se ven significativamente alterados, siendo prácticamente nulos a los 500 m de las obras. El promotor sostiene que la nueva configuración elimina cualquier afección sobre el Pozo Izquierdo ya que no contempla la ejecución de nuevas infraestructuras portuarias en las aguas exteriores de la dársena actual y consecuentemente la práctica de windsurf no se verá afectada.

En cuanto al resto de afecciones sobre las actividades de ocio, considera que la prolongación del dique de abrigo protegerá la línea de costa de las corrientes de E y NE, mejorando las condiciones de baños de las playas lo que supondrá un mayor uso

recreativo de las mismas. Reconoce que este efecto de abrigo de la bahía puede afectar a la práctica de windsurf aunque estima que fuera de las zonas de mayor abrigo podrá seguir practicándose.

Impacto sobre el patrimonio arqueológico. El promotor afirma que tras la consulta bibliográfica se ha comprobado que en el ámbito de actuación no está catalogado ningún yacimiento arqueológico, ni se incluye ningún tipo de patrimonio etnográfico en la superficie de afección directa de las obras. No obstante, se compromete a realizar inspecciones submarinas para detectar posibles restos arqueológicos en la zona a dragar, e indica que las actividades que afecten a los recursos arqueológicos y culturales deberán atenerse a las disposiciones establecidas en la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, así como en la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. La Adaptación del ESIA\_ junio 11, incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que consta de cuatro etapas: etapa de verificación, etapa de seguimiento y control, etapa de redefinición del PVA (a la vista de los resultados obtenidos) y etapa de emisión y remisión de informes.

Etapa de verificación: se verificará el cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras propuestas tanto en el ESIA como en la DIA. En especial aquellas relacionadas con los movimientos de tierra realizados, el mantenimiento de la maquinaria de obra, la gestión de los residuos de obra y aguas residuales, las zonas de acumulación de materiales, la estabilidad de los taludes de los nuevos diques y el programa de comportamiento de la fauna durante la fase de obras.

Etapa de seguimiento y control: se comprobará el correcto funcionamiento de las medidas correctoras, debiéndose especificar en los informes periódicos que se realicen las relaciones causa-efecto detectadas, el control realizado sobre los indicadores de impacto y la verificación de la eficacia de las medidas.

La periodicidad de las inspecciones durante la fase de obras será como mínimo semanal.

Los principales parámetros a seguir son la contaminación atmosférica (por el tránsito de camiones y vertidos de materiales), la turbidez de las aguas, y la producción de ruidos y vibraciones.

Entre los controles a realizar destacan el control del comportamiento de la fauna, mediante censos periódicos de las especies de avifauna presentes en el sector, y el control del efecto de las obras sobre la calidad de las aguas de las playas de la bahía de Formas.

Etapa de redefinición del PVA: en esta fase, en función de las deficiencias detectadas y el resultado del control de los parámetros durante las etapas de verificación y de seguimiento y control, se podrá proceder a la adopción de nuevas medidas correctoras, y a la redefinición, en su caso, del PVA. Se informará a la Administración con competencias en medioambiente para la correcta aplicación de las nuevas medidas correctoras.

Etapa de emisión y remisión de informes. Durante la fase de obras el promotor o el Director de Obra elaborarán informes de seguimiento mensuales, semestrales y anuales. Los informes semestrales y anuales se remitirán a la Administración competente en materia de medio ambiente.

Asimismo, se emitirán informes adicionales y urgentes cuando se detecten impactos no necesarios.

Una vez finalicen las obras se realizará una verificación e inspección final y se emitirá un informe en el que conste el grado de cumplimiento de las medidas establecidas.

Durante la fase de explotación se realizarán informes semestrales. Una vez concluido el segundo informe semestral, y si no se observaran impactos relevantes, el promotor no estima necesario realizar más informes.

Finalmente, el promotor se compromete a estar al tanto de la opinión pública, adquiriendo el compromiso de comunicar por escrito las aclaraciones y rectificaciones pertinentes, permitiendo las visitas de los interesados a las obras para que puedan ser explicados todos los aspectos necesarios. Asume tener en consideración todas las

sugerencias y protestas de los ciudadanos, proponiendo soluciones, en caso que éstas fueran razonadas y justificadas. Todas estas incidencias se reflejarán en los informes periódicos anteriormente establecidos.

#### 5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto se deberán cumplir, además de todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental que sean de aplicación a la configuración finalmente seleccionada para la ampliación del puerto, las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

5.1 Protección de la ZEC y seadales del entorno del puerto. De forma previa al inicio de las obras se comprobará la posible presencia de seadales en el entorno del puerto que pudieran resultar afectados por las obras. Se enviará informe acreditativo al respecto a la administración ambiental autonómica.

En caso de riesgo de destrucción de praderas de *Cymodocea nodosa*, se procederá, de forma previa a las obras, a la recolección de semillas de forma manual, las cuales deberán conservarse en agua de mar autoclavada para su posterior entrega al Banco de Germoplasma del Jardín Botánico Canario Viera y Clavijo de Gran Canaria. Se recomienda contar para estas labores con la colaboración del Instituto Canario de Ciencias Marinas.

De forma previa al inicio de las obras se deberán cuantificar los efectos indirectos que el incremento de turbidez de las aguas y deposición de finos puede provocar sobre los seadales presentes. Para ello se utilizará un modelo de dispersión de los materiales de relleno en función de las diferentes direcciones e intensidad de las corrientes marinas predominantes en la zona, para predecir la dirección y posible área de afección de los mismos. Si los resultados así lo aconsejan, se deberán establecer medidas preventivas adicionales.

Por otra parte se atenderá a las recomendaciones efectuadas por la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias en su informe de fecha 14 de junio de 2012, sobre el cronograma y sistema constructivo proyectados, así:

El orden de construcción será el siguiente: se empezará por la prolongación del dique vertical, a continuación se realizará el dragado y la construcción del muelle exento y finalmente se construirá la explanada y el muelle adosado a ella.

Durante los trabajos de excavación submarina y dragados se adoptarán las técnicas más apropiadas para minimizar la puesta en suspensión de finos.

Se deberá garantizar que la escollera a verter (mediante gánguil u otros sistemas de puesta en obra) para ejecutar las banquetas de cimentación no está contaminada con presencia de tierra y material sin clasificar, susceptible de contener finos.

La ejecución de la explanada se realizará construyendo en primer lugar un dique perimetral de escollera sin clasificar en las cuatro alineaciones que la cerrarán por el sur, con sus mantos exteriores de escollera clasificada; y en las condiciones establecidas en el citado informe.

En el caso de que los materiales procedentes del dragado y el resto de las excavaciones submarinas sean transportados por medios marítimos para el relleno de la explanada, la vía de acceso será por la primera alineación del dique exterior.

El relleno de la explanada solo se podrá realizar cuando esté finalizado su cierre perimetral en sus cuatro alineaciones rematadas con escollera por su lado sur, y al menos, más de la mitad sur del muelle adosado a la explanada.

El equipo de dragado a utilizar será resultado del análisis de las condiciones del emplazamiento (factores marítimos y meteorológicos, tipo de sedimento, tráfico marítimo, distancia al punto de vertido, entre otros), el tipo de obra, el volumen a dragar y el grado de contaminación de materiales. Dentro de las posibles modalidades de dragado se

estudiará la posibilidad de utilizar dragas de succión con vertido directo al recinto por reimpulsión, con el objeto de minimizar la turbidez en el agua.

Los trabajos marinos se realizarán en días en que el mar está en calma. En concreto los trabajos de dragado y vertido no podrán efectuarse con tamaños de ola de 1,5 m.

Para prevenir la dispersión de la pluma de turbidez se recomienda la utilización de cortinas antiturbidez de polipropileno reforzado con fibra PET de alta resistencia, de faldón continuo, que alcancen unos cinco metros de profundidad en fondos de batimetría superior a quince metros de profundidad y, en fondos menos profundos, un mínimo de un tercio de la profundidad. Dichas cortinas deberán tener un francobordo suficiente para que no sea superado por el oleaje medio.

5.2 Protección de la fauna. El calendario de obras se adecuará a los periodos de reproducción y cría del chorlito patinegro, así como a las épocas de aprovechamiento pesquero, respetando sus periodos críticos.

Para minimizar los posibles impactos a las especies protegidas y de interés pesquero y acuícola sensibles a los vertidos de material de relleno terrígenos (todo en uno), se recomienda como medida preventiva para reducir la turbidez usar el material denominado pedraplén o, en su defecto, como medida correctora, estudiar la viabilidad de utilizar geotextiles.

Con el fin de compensar la pérdida de hábitat del chorlito patinegro, se deberá ejecutar alguna actuación que tenga por objeto estimular y favorecer la estancia y la cría de esta especie, así como de otras especies de costumbres similares, en la zona de Juncalillo del Sur, Espacio Protegido de la Red Canaria de Espacios Naturales, tal y como propuso en su informe la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias. La actuación se desarrollará bajo la dirección e indicaciones del Cabildo de Gran Canaria, órgano gestor del citado espacio y en colaboración con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, órgano gestor del DPMT del que forma parte ese espacio. Se aconseja contar con el asesoramiento de especialistas en avifauna.

De forma previa al inicio de las obras se deberá presentar ante la administración ambiental autonómica, para su valoración, el proyecto específico de mejora de hábitats para avifauna en la desembocadura del barranco del Polvo, propuesto en la 2ª información pública. El proyecto que finalmente se apruebe se incorporará al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de Arinaga.

Durante las obras se protegerá la posible presencia de ejemplares de piña de mar (*Atractylis preauxiana*) y chaparro canario (*Convolvulus caput-medusae*) mediante actuaciones de control y minimización de las posibles afecciones (emisiones de gases y partículas por las obras, y por la actividad portuaria que se desarrolle en un futuro). Además, se instalarán carteles informativos sobre el respeto a la flora y fauna o sobre la prohibición de depositar basura y salirse de los senderos establecidos. Todo ello bajo la supervisión de técnicos de la administración ambiental autonómica.

5.3 Protección de los recursos pesqueros y acuícolas. En caso de producirse afección, tanto en fase de obras como de explotación, sobre los recursos pesqueros y acuícolas del entorno del puerto de Arinaga, se deberán adoptar las correspondientes medidas correctoras, las cuales deberán consensuarse con la administración autonómica con competencias en pesca y las Cofradías de pescadores que resulten afectadas.

5.4 Protección de las playas. Se deberá desarrollar la medida de mejora de la calidad de las playas del entorno, propuesta en la 2ª información pública. Dicha medida deberá consensuarse con las administraciones competentes. De forma previa al inicio de las obras se deberá presentar ante este organismo documento que acredite la conformidad de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar con la medida desarrollada.

En fase de explotación se pondrá a disposición de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar el material dragado obtenido para mantener el calado de la dársena, que sea adecuado para realimentar las playas próximas.



5.5 Otras. De forma previa al inicio de las obras se deberá remitir al Servicio de Planeamiento del Cabildo Insular de Gran Canaria, para su valoración, un informe justificativo de los lugares de obtención de préstamos (características, valores naturales y paisajísticos, volumen de extracción efectos de las extracciones, previsión de obras insulares, etc.). Las canteras que se empleen deberán contar con todos los permisos y autorizaciones exigibles para realizar esa actividad y deberán contar con planes de restauración aprobados. Por otra parte, los trayectos y horarios del transporte de los préstamos se deberán consensuar con los organismos autonómicos y municipales con competencias en la materia, de cara a evitar incidencias sobre otras actividades del entorno.

El proyecto de ejecución de las obras contará con un Plan de Gestión de Residuos, que definirá la zona de almacenamiento temporal de residuos así como las operaciones de recogida, transporte y tratamiento o eliminación de cada tipo de residuo. Se establecerán contratos con gestores autorizados, debiéndose evitar la canalización de los residuos a través de los sistemas municipales de recogida.

Los residuos de construcción y demolición se gestionarán según lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En el diseño final de la nueva explanada, se tendrá en cuenta, además del estudio paisajístico que propone el promotor, que el alumbrado de la terminal se reduzca a los niveles mínimos recomendados para minimizar el impacto sobre la avifauna y el paisaje. A tal efecto se emplearán preferentemente luminarias de baja intensidad y haz concentrado.

Una vez en explotación, el puerto deberá disponer de un nuevo Plan Interior de Contingencias frente a la contaminación marina accidental acorde con los tráficó previstos.

5.6 Protección del patrimonio arqueológico. Con carácter previo al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica submarina en la zona de actuación para descartar la presencia de restos arqueológicos no catalogados y adoptar en caso contrario las medidas oportunas. Para ello, se estará a lo dispuesto en la normativa sectorial vigente que resulte de aplicación.

5.7 Especificaciones para el seguimiento ambiental. Se considera necesario redefinir el PVA de modo que se recopile toda la información recogida en la distinta documentación presentada por el promotor a lo largo de este procedimiento de evaluación de impacto ambiental, que siga siendo de aplicación a la configuración finalmente seleccionada. Asimismo, se incorporarán las consideraciones efectuadas por las administraciones ambientales tanto estatal como autonómica, así como la de pesca autonómica. Para la elaboración e implementación del PVA se recomienda contar con la colaboración de un organismo insular independiente con experiencia contrastada en temas marinos o en su defecto designar un responsable y equipo de técnicos especialistas independientes para el seguimiento ambiental.

El PVA concretará, entre otros, los siguientes aspectos:

Controles a realizar: objetivo, duración, zonas de aplicación, indicadores, valores de contraste, observaciones-contingencia asociadas y frecuencia de emisión de informes, tanto en fase de obras como de explotación.

Se atenderá a las recomendaciones dadas por los distintos organismos durante la 2ª información pública (como el seguimiento de las fluctuaciones de las distintas comunidades marinas y terrestres presentes, el programa de seguimiento de la eficacia y estado de las barreras antiturbidez o los controles sobre las instalaciones auxiliares, maquinaria y accesos).

Asimismo, se deberán tener en cuenta las sugerencias de la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias en su informe de fecha 14 de junio de 2012 sobre los controles de los parámetros del agua y de las comunidades marinas.

Desarrollo del Programa de comportamiento de avifauna contemplado en la etapa de verificación y censos periódicos (especies objeto de control, procedimiento, etc.) del PVA de la Adaptación EsIA\_junio 2011.

Protocolo para establecer un sistema de vigilancia global del estado de conservación de la estructura y función del hábitat de interés comunitario 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda. Se tomará como referencia el documento «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario en España» promovido por la entonces DG de Medio Natural y Política Forestal.

El Plan de Vigilancia Ambiental repetirá las campañas de análisis hasta la estabilización de las afecciones ambientales una vez finalizada la fase de ejecución del proyecto, siendo necesario la ejecución de, al menos 4 informes semestrales consecutivos durante la fase de explotación del proyecto. Sin embargo, y considerando que el desarrollo futuro del puerto podría provocar impactos no previstos, se realizarán controles para identificar posibles impactos cuando se produzcan variaciones significativas en el tránsito de buques, o en las características de los mismos. También se reiniciarán las campañas de seguimiento justo antes del inicio de la puesta en marcha de las grandes instalaciones industriales que se instalen en la zona de servicio del puerto de Arinaga. Estos controles se irán repitiendo hasta que se determine la magnitud del nuevo impacto generado, o por el contrario, se descarte la existencia de nuevas alteraciones tanto dentro del puerto como en el entorno del mismo.

Finalmente, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

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 de Arinaga, términos municipales de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana (Las Palmas), al concluirse que siempre y cuando se realice en la configuración propuesta en 2011 para la ampliación del puerto 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 al Organismo Público Puertos del Estado para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 7 de marzo de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

