

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

4852 *Resolución de 29 de abril de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Adecuación del Muelle de Raíces para nuevos tráficos (Puerto de Avilés).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) 4.º del grupo 9 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, 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 7, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, la competencia atribuida, en el Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, artículo 7.1.c), para la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, corresponde a la actual Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (en adelante, EslA), la adenda aportada sobre la vulnerabilidad del proyecto titulada «Análisis de vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes del proyecto básico de la adecuación al muelle de Raíces para nuevos tráficos portuarios» y el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno.

A.1 Promotor y órgano sustantivo del proyecto:

Con fecha 24 de julio de 2019 tiene entrada en este Ministerio el proyecto «Adecuación del Muelle de Raíces para nuevos tráficos (Puerto de Avilés)», procedente de la Autoridad Portuaria de Avilés del Ministerio de Fomento actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1 Objeto y justificación:

El objeto del proyecto consiste en la adecuación del Muelle de Raíces a las nuevas necesidades operativas del puerto de Avilés mediante una solución constructiva en la que se aumenta el calado del muelle. Esta actuación completaría el resto de trabajos que se vienen realizando en el Puerto de Avilés en lo relativo a la gestión, proyección y ampliación del puerto, con obras como el desarrollo portuario de la margen derecha del Puerto, el dragado de profundización del círculo de maniobra y canal de acceso a los muelles de la margen derecha (Resolución de 30 de diciembre de 2014, BOE nº 31 de 5 de febrero de 2015) y nuevas conexiones de accesos, cuyos objetivos son albergar nuevos usos y dar entrada a nuevos tráficos marítimos de mayor envergadura, de hasta 75.000 toneladas de peso muerto.

En el caso del proyecto de adecuación del muelle de raíces, este persigue tres objetivos principales:

- Aumento del calado a pie de muelle hasta los -14 m con una zanja de 40 metros de ancho desde el pie del muelle y en toda su longitud, siendo esta de 821 m.
- Acondicionamiento de la explanada trasera para soportar sobrecargas de uso de 10 t/m².
- Dotación de nuevas instalaciones de suministro, drenaje y electricidad, acordes a las necesidades actuales del Puerto.

A.2.2 Localización.

La actuación se llevaría a cabo en el Puerto de Avilés, al final de la Ría de Avilés, en el Concejo de Avilés, perteneciente al Principado de Asturias.

El proyecto se ejecutará íntegramente dentro del Dominio Público Portuario del puerto, desarrollándose en la Zona I, fuera del ámbito de la Demarcación Marina Noratlántica El Muelle de Raíces se ubica al sur y a continuación del Muelle de San Juan de Nieva, en la margen izquierda de la ría.

A.2.3 Alternativas.

En el EsiA se han contemplado cuatro alternativas además de la alternativa cero o de no actuación, siendo ésta descartada al no adecuarse a las necesidades operativas del Puerto de Avilés.

Las diferentes alternativas varían en las soluciones constructivas a llevar a cabo y cuyas características más representativas se presentan en la siguiente tabla:

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
Soluciones constructivas.	Muelle de tablestacas	Tablestacas con losa de descarga	Muelle de pilotes	Muelle de bloques
Volumen de dragado (m ³).	87.221,54	87.221,54	106.833,63	122.231,96
Posibilidad de confinamiento del material extraído.	Sí (total) *	Sí (total) *	No	Confinamiento del 30 % del material extraído
Tiempo de ejecución (meses).	32	30	28	35

Por otro lado, el promotor también ha planteado dos alternativas en relación con el método de ejecución de la excavación a pie de muelle siendo éstas la cuchara antiturbidez y la draga de succión en marcha.

A.2.4 Descripción sintética de la alternativa seleccionada.

El proyecto consiste en la adecuación del Muelle de Raíces mediante una solución de tablestacas con losa de descarga (alternativa 2) ejecutado en la longitud total del muelle (821 metros). La tablestaca se hinca a una distancia de 8,26 m respecto al cantil actual, con lo que el ancho de la ampliación llega a los 9,61 m. Con el objetivo de reducir los esfuerzos generados por el empuje del relleno sobre la tablestaca principal y permitir el diseño óptimo de la solución con tablestacas, el promotor proyecta una losa de descarga de 11,64 m de longitud y 0,95 m de espesor, apoyada en el eje de las tablestacas y del muelle actual.

De acuerdo con el calado necesario para el buque tipo que abastecerá (13 m), el promotor estima necesario extraer material desde la actual cota de -8 m referida al cero del puerto, hasta la cota -14 m. La extracción se ejecutará en un ancho de 40 m desde la línea del cantil, ejecutando a continuación un talud 1:5 hasta dejar el terreno a la cota del canal de navegación. El volumen de dragado se estima en unos 87.221,54 m³, el cual sería extraído mediante cuchara antiturbidez. Se estima un rendimiento medio de 1.000 m³/d,

siendo el rendimiento máximo de 1.600 m³/d. Las obras se llevarán a cabo en cuatro fases consecutivas, a razón de 205 metros lineales de muelle por cada fase, siendo el volumen de extracción estimado en cada una de ellas de unos 21.000 m³.

Para gestionar correctamente los sedimentos extraídos es necesaria una caracterización previa de los mismos. Por ello la Autoridad Portuaria de Avilés informa que ha seguido las prescripciones recogidas en el documento de referencia elaborado por el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas) empleado en los proyectos de dragados: «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre» (DCMD) aprobadas por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas el 24 de abril de 2014, revisadas y aprobadas posteriormente en julio de 2015. Con base en la caracterización realizada por el promotor, el destino del material dragado será el confinamiento en el espacio creado entre las tablestacas de la nueva obra civil y el muelle existente. De esta manera, además, se gana terreno al mar anexo al Muelle de Raíces, cuya finalidad es albergar nuevas instalaciones de suministro, drenaje y electricidad, acordes a las necesidades actuales del Puerto.

A.2.5 Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Adecuación del muelle de raíces para nuevos tráfico (Puerto de Avilés)», y no comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, así como la seguridad del tráfico portuario, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

A.3 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La actuación se localiza en la Ría de Avilés coincidiendo con la masa de agua de transición ES145MAT000060 Estuario de Avilés, calificada como masa de agua muy modificada.

Asimismo, parte de la zona de adecuación del muelle de Raíces se localiza dentro del ámbito de la Red Natura 2000. En concreto, de los 821 metros lineales objeto de la adecuación, 380 metros son coincidentes con la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES1200055 y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000318 «Cabo Busto-Luanco». El Monumento Natural de la Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero, perteneciente a la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos, se ubica a unos 200 m del proyecto. Asimismo, el estuario donde se ubica la actuación está incluido en el Inventario Español de Zonas Húmedas como «Ría de Avilés» (IH120040).

En cuanto a los hábitats de interés comunitario (HIC), en el EsIA se indica que en la zona están presentes los siguientes:

- HIC 1130 «Estuarios».
- HIC 1140 «Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos por el agua cuando hay marea baja».
- HIC 1330 «Pastizales salinos atlánticos (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*)».
- HIC 1420 «Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosae*)».

En cuanto a la flora y fauna marina, destacan aquellas especies relacionadas con los espacios naturales citados. Destaca la avifauna debido a la presencia de zarapito real (*Numenius arquata*), considerada como especie vulnerable, el ostrero euroasiático (*Haematopus ostralegus*), especie sensible a la alteración del hábitat, y el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), considerada de interés especial, incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Fauna Vertebrada del Principado de Asturias. En cuanto a la flora, la mayor parte de la ensenada está poblada por comunidades de algas, entre las que domina el sargazo (*Fucus spiralis*), descubierta solo durante la bajamar. La vegetación de marisma existente se limita a la bocana de la ría destacando los matorrales de sosa de las salinas (*Sarcocornia perennis*). En áreas topográficamente

elevadas y mejor drenadas está presente la salobreña (*Halimione portulacoides*) y en puntos de deficiente drenaje aparece, además, la acelga salada (*Limonium vulgare*). Estas dos últimas plantas se encuentran protegidas a través del Catálogo de Flora Amenazada del Principado de Asturias.

B. Resumen del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración.

La Autoridad Portuaria de Avilés sometió a información pública el estudio de impacto ambiental y el proyecto Adecuación del Muelle de Raíces para nuevos tráficós (Puerto de Avilés) mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 308, publicado con fecha 22 de diciembre de 2018, por un periodo de 30 días hábiles.

Simultáneamente, con fecha 11 de enero de 2019 consultó a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Las administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas por la Autoridad Portuaria de Avilés, y las contestaciones emitidas, se señalan en la Tabla 1. No constan en el expediente que se hayan realizado alegaciones durante el periodo de información pública.

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.. Ministerio para la Transición Ecológica.	SI ⁽¹⁾
Dirección General de Pesca Marítima. Gobierno del Principado de Asturias.	NO
Dirección General de Biodiversidad. Gobierno del Principado de Asturias.	SÍ
Dirección General de Prevención y Control ambiental. Gobierno del Principado de Asturias.	SÍ
Dirección General de Calidad Ambiental. Gobierno del Principado de Asturias.	SÍ
Dirección General de Patrimonio Cultural. Gobierno del Principado de Asturias.	NO
Dirección General de la Marina Mercante. Capitanía Marítima de Avilés. Gobierno del Principado de Asturias.	SÍ
Ayuntamiento de Avilés.	NO
Ayuntamiento de Gozón.	NO
Ayuntamiento de Castrillón.	SÍ
Grupo de Ornitología Mavea.	NO
Coordinadora Ecologista de Asturias.	NO

⁽¹⁾ No consta en expediente de I.P. remitido por el promotor. Enviado directamente al órgano ambiental por la citada D.G. el 23.10.2019 tras el requerimiento de éste.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental.

Con fecha 24 de julio de 2019 tiene entrada el expediente objeto de evaluación formado por el proyecto básico, el estudio de impacto ambiental, la información pública, las consultas efectuadas y la respuesta del promotor a los informes recibidos.

Revisado el expediente, con fecha 31 de julio de 2019, el órgano ambiental solicita la subsanación del estudio de impacto ambiental en relación a la ausencia del apartado específico relativo al análisis preliminar de los efectos previsibles sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes. Con fecha 14 de agosto de 2019 y como respuesta a este requerimiento, se

recibe procedente del órgano sustantivo la adenda «Análisis de vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes de proyecto básico de la adecuación del muelle de raíces para nuevos tráficos portuarios».

Con fecha 22 de octubre de 2019 el promotor remite por correo electrónico el informe de la DG de Calidad Ambiental y Cambio Climático de Asturias sobre la posible afección del proyecto al cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos en el vigente Plan Hidrográfico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental en la masa de aguas de transición muy modificada «Estuario de Avilés» y la masa de agua costera natural «Avilés Costa». A la vista de la documentación examinada, no se considera que la ejecución del proyecto vaya a ser la causa de que, en su caso, no se consiguieran alcanzar los objetivos ambientales en la masa de agua de transición Estuario de Avilés, ni de que no se mantuviera el buen estado de la masa de agua costera Avilés Costa, a la vista de las características del material a dragar, del destino del material de dragado y de las medidas preventivas que se adoptaran durante su ejecución. Por tanto, la ejecución del proyecto no debería afectar al cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos en el vigente Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental.

Con fecha 23 de octubre de 2019, el órgano ambiental solicita a la Dirección General de Salud Pública del Gobierno del Principado de Asturias informe sobre los posibles efectos significativos del proyecto, incluido el análisis de los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes que incidan en el proyecto, de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2013.

Con esta misma fecha, el órgano ambiental solicita a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica informe sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Con fecha 23 de octubre de 2019 la citada Dirección General informa que, con fecha 23 de julio de 2019, remitió informe al promotor en relación con la consulta de éste a la Demarcación de Costas de Asturias durante el trámite de información pública y adjunta dicho informe para su consideración.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El promotor contempla cuatro alternativas de actuación, diferenciándose cada una de ellas en el método constructivo que se llevaría a cabo, y la alternativa cero o de no actuación, la cual es descartada al considerar imprescindible la adecuación del Muelle de Raíces y, por tanto, del Puerto de Avilés, con el fin de albergar los grandes buques que operan en el mismo.

– La alternativa 1, consiste en la adecuación del muelle mediante tablestaca. La hincada de las tablestacas en roca se garantiza mediante la ejecución previa de taladros (denominada técnica de pre-drilling) para debilitar la roca antes de la hincada de las tablestacas, siendo necesario que el pie de la tablestaca alcance la cota -26 m, para asegurar una carga de operación de 5 t/m² estable con un calado de -14 m. La ventaja principal que ofrece esta alternativa es la posibilidad de confinar el material dragado en el recinto estanco generado. El volumen de material extraído mediante el dragado necesario para llevar a cabo la obra civil es de unos 87.221,54 m³.

– La alternativa 2 es similar a la alternativa 1, excepto en el hecho de que esta solución de tablestacas quedaría coronada con una losa de descarga entre la tablestaca y el muelle existente, lo que permite subir la cota de empotramiento de la tablestaca a la cota -24, evitando el sistema de ayuda a la hincada mediante pre-drilling. El volumen de dragado y destino de material dragado es el mismo que en la alternativa 1.

– La alternativa 3 consiste en ejecutar la nueva estructura mediante muelle de pilotes. Sería necesario la ejecución de dos filas de pilotes empotrados 3 metros en la roca, considerando una cota media de fin de pilote de -28 m. Esta posibilidad podría contemplar un tratamiento previo del terreno bajo el muelle existente. Esta alternativa conllevaría la inyección de cemento a elevada presión, lo que genera mayores problemas medioambientales, siendo el volumen de dragado de 106.833,63 m³. Es necesario el envío del material dragado a vertedero.

– Por último, la alternativa 4 contempla una solución de gravedad formada por un muelle de bloques de hormigón, lo que implica la extracción de 122.231,96 m³ de material, siendo posible disponer de 37.323 m³ del material dragado entre el trasdós del nuevo muelle de bloques y el intradós del muelle existente, siendo necesario el envío de material a vertedero.

C.2 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del estudio de impacto ambiental, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento

C.2.1 Agua, fondo marino e hidrodinámica:

Los efectos destacados sobre el sedimento y lecho marino serán producidos en la fase de ejecución, debido a las operaciones de dragado y al hincado de las tablestacas, que modificarán la capa del lecho marino produciendo cambios estructurales y morfológicos.

En el EsIA se prevé que la actuación no introducirá ningún tipo de contaminante ni inducirá procesos que alteren la calidad sedimentaria, debido a que la incidencia será de tipo morfológico y estructural.

El EsIA incluye la caracterización del material de la zona de dragado, según las Directrices para la Caracterización del Material Dragado y su reubicación en aguas del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DCMD 2015). Para ello, se ha dispuesto de 8 estaciones de muestreo distribuidas de forma equidistante a lo largo de los 821 m de la zona de dragado, tres de las cuales (P2Vib, P5Vib y P7Vib) han servido para obtener muestras en profundidad. A partir de los análisis realizados se obtuvieron resultados relativos a la concentración de metales pesados (mercurio, plomo y zinc) e hidrocarburos aromáticos policíclicos, cuyos valores superan los umbrales para la consideración de sedimento no peligroso, lo que motivó la necesidad de caracterizar los sedimentos conforme al anejo III de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

De esta caracterización, el promotor concluyó que el material procedente de la excavación a pie de muelle, debido a su gestión conjunta y a pesar de que los estratos inferiores de la columna sedimentaria no superan el nivel de acción A (muestras a 100 cm de profundidad), se clasifica como sedimento no peligroso de categoría C. El promotor indica que la totalidad del material extraído del lecho marino durante la obra será confinado en el recinto estanco conformado en el trasdós de las tablestacas siendo este espacio sellado en su parte más superficial mediante una losa de hormigón.

En relación a la caracterización practicada, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MITECO manifiesta que la actuación se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre», (DCMD 2017), sometida a información pública en 2018 y conocida por la Autoridad Portuaria de Avilés.

Dicha Dirección General indica que la clasificación de los materiales realizada por el promotor no es correcta, puesto que no cumple los requisitos establecidos en su artículo 23.1¹ para ser considerados «sedimentos no peligrosos», ni siquiera en la versión de las citadas Directrices de 2015, en particular porque se superan los umbrales de la tabla 2 en contaminantes diferentes al cobre y zinc, y en lo que se refiere a los últimos se supera el umbral máximo de 10.000 mg/kg en una de las muestras profundas, requisitos previos a acudir a la comprobación de su no ecotoxicidad, de acuerdo con los métodos y

critérios de la OM de 13 de octubre de 1989 sobre métodos de caracterización de residuos tóxicos y peligrosos.

¹ Artículo 23. Concepto de sedimento no peligroso a efectos de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados

1. A los efectos del artículo 2.3 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, tendrán la consideración de «sedimentos no peligrosos» aquéllos que cumplan las siguientes condiciones:

i. Que las concentraciones analíticas de contaminantes, expresadas sobre masa seca de sedimento y determinadas de acuerdo con los artículos 17 y 18 no superen los umbrales incluidos en la tabla 2, todos ellos referidos a la fracción no gruesa del sedimento (inferior a 2 mm) y expresados sobre materia seca, con la siguiente excepción:

Para los sedimentos que superen los umbrales establecidos en la tabla 2 únicamente en Cobre y/o Zinc, sin superar un umbral máximo de 10.000 mg/kg para la suma de ambos metales, se podrá recurrir a una valoración directa de efectos a través de los bioensayos requeridos en la caracterización biológica descrita en el Art. 19. En caso de resultar no ecotóxicos, estos sedimentos tendrán consideración de «sedimentos no peligrosos».

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar considera que deberían haberse aplicado la DCMD 2017 y que, de acuerdo con la redacción del artículo 23 de la misma, la concentración de zinc de todas las muestras está por encima de los umbrales recogidos en la tabla 2 (umbrales para la consideración de sedimento no peligroso), y que las concentraciones de mercurio, plomo y PAH's de algunas muestras están por encima de estos umbrales, sin que además se cumplan los requisitos de excepción que se refieren a la posibilidad de superación de dichos umbrales..

No obstante lo anterior, la mencionada Dirección General concluye que, a pesar de que la clasificación del material no es correcta, se considera que la técnica de gestión del material dragado considerada en el EsIA es adecuada, por ser el confinamiento de estos sedimentos contaminados la única opción de gestión de estos materiales, siempre y cuando se apliquen las medidas especificadas en las condiciones previstas en el artículo 29 de las citadas DCMD 2017 y recogidas en el apartado D.1.

El informe del Ayuntamiento de Castrillón pone de manifiesto la posible afectación sobre la dinámica litoral puesto que el EsIA no hace referencia al aumento de calado que pasaría de -8 a -14 m, así como a la alteración o modificación de las dinámicas litorales que esta actuación podría suponer. A esta afirmación, el promotor contesta que en el EsIA se han tenido en cuenta los impactos derivados del aumento de calado proponiendo medidas que minimizan los mismos, lo que se describe a continuación.

Para minimizar la afectación relacionada con los sedimentos y el lecho marino se planificará la duración de las operaciones de excavación a pie de muelle para reducir, en la medida de lo posible, el tiempo de intervención de las embarcaciones y de la maquinaria sobre el medio marino y el litoral. Además, se realizarán aquellas técnicas y medidas que minimicen al máximo la dispersión de los finos en el medio.

En cuanto a la afectación a la calidad de las aguas, en el EsIA se establece que el estado inicial de la masa de agua se verá alterado por el hincado de las tablestacas, la excavación de material y el rebose del recinto de confinamiento del material extraído. En este sentido, el principal efecto considerado es la resuspensión de sedimentos contaminados de las primeras capas de materiales y su incorporación a la columna de agua provocando la resuspensión de agentes contaminantes y generando turbidez.

En cuanto a las partículas contaminantes, en el EsIA se especifica que los contaminantes retenidos en el sedimento (fase particulada) están sometidos a unas condiciones particulares, tanto físico-químicas como hidrodinámicas, por lo que, en caso de producirse un cambio de las características del medio, los contaminantes podrían disolverse en la fase soluble. En el EsIA se han tenido en cuenta los resultados de los controles realizados en la masa de agua en el proyecto «Profundización del círculo de maniobra y canal de acceso a los muelles de la margen derecha del Puerto de Avilés» desde noviembre de 2015 a enero de 2016. El promotor indica que los resultados ponen de manifiesto que durante las operaciones se incrementó la turbidez, pero no la concentración de metales con respecto a la campaña preoperacional, por lo que se entiende que los contaminantes no pasarían a la columna de agua.

Como medidas preventivas para minimizar la turbidez, se dispondrá de barreras antiturbidez. Además, como método de ejecución, se utilizará en los dragados la cuchara antiturbidez puesto que, en el momento de verter el material en el recinto, se obtienen menores tiempos de decantación del material al estar más concentrado. Asimismo, se llevará a cabo el levantamiento de la cuchara antiturbidez desde el fondo a una velocidad adecuada, disponiendo de un sistema de cierre hermético que evite la pérdida de finos durante el izado. Se revisará la estanqueidad de la cuchara antiturbidez, así como del recinto de confinamiento de tal forma que no se produzcan fugas o reboses incontrolados durante las operaciones de dragado y confinamiento.

Por último, tanto en la fase de ejecución como en la fase de funcionamiento, podrían producirse vertidos accidentales debido a los trabajos llevados a cabo y la maquinaria utilizada, así como por el aumento del tráfico de buques de grandes dimensiones. Por ello, en el EsIA se indica que se dispondrá de barreras de contención de contaminación por hidrocarburos para actuar en caso de accidente por derrame de sustancias contaminantes.

En relación a la calidad del agua, la Dirección General de Prevención y Control Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias establece que, en caso de que las obras se desarrollaran en época de baños, deberá establecerse un plan de seguimiento y vigilancia de la calidad del agua en las playas de Salinas y San Juan de Nieva, lo cual es aceptado por el promotor que indica que se contemplará en el proyecto constructivo de ampliación del Muelle de Raíces.

C.2.2 Aire, factores climáticos, cambio climático:

Los efectos producidos sobre la calidad atmosférica serán la emisión de gases de combustión y partículas procedentes del funcionamiento de la maquinaria utilizada y de las labores para la ejecución de la infraestructura, mediante palas retroexcavadoras, remolques, grúas y camiones. No obstante, en el EsIA se considera que estos efectos serán mínimos en comparación con la actividad presente en el puerto y el tránsito de vehículos pesados, estimando nula la afectación al cambio climático de la ejecución de la obra.

En relación con el incremento de los niveles sonoros, el EsIA lo considera mínimo debido a que el ruido producido por las actuaciones derivadas de la obra será anulado por la actividad diaria del Muelle de Raíces, estimando que los efectos sonoros se verán atenuados por la localización de las obras, al ser un espacio abierto que favorece la difusión y la asimilación de este tipo de contaminación.

Para prevenir estos impactos el EsIA propone medidas como el correcto mantenimiento y funcionamiento de la maquinaria a utilizar, evitar dentro de lo posible las actuaciones en horario nocturno y, en caso de detectarse ruidos y/o vibraciones consideradas como anormales, éstas serán comunicadas al director de obra, quien adoptará las medidas correctoras pertinentes.

C.2.3 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad:

Durante la fase de ejecución de las obras se pueden producir molestias sobre la fauna presente en la zona, tanto terrestre como marina, debido al incremento de los niveles sonoros, aunque este impacto ha sido considerado en el EsIA como compatible en la fase de obras y nulo durante la fase de funcionamiento debido al ruido habitual presente en el puerto y su entorno.

El impacto generado sobre las comunidades animales y vegetales marinas será consecuencia de la turbidez durante las operaciones de dragado. No obstante, en el EsIA se indica que los organismos presentes en la zona de adecuación del muelle son comunidades con una estructura ecológica relativamente simple debido a la presencia de un número reducido de grupos taxonómicos y presencia de especies oportunistas, por lo que el impacto se categoriza como compatible. No se han detectado especies protegidas en la zona afectada por el proyecto. En el caso de las especies presentes en el Monumento Natural de la Charca de Zelúan y Ensenada de Llodero, así como en los espacios Red Natura 2000 se atenderá a las medidas especificadas en el apartado siguiente.

C.2.4 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000:

El proyecto se sitúa sobre espacios Red Natura 2000, por lo que el EsIA aporta un capítulo específico (Anejo IV) en el cual se analizan los posibles efectos directos e indirectos sobre la ZEC y ZEPA Cabo Busto-Luanco, así como sobre el espacio de la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos Monumento Natural de la Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero. En cuanto a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), el promotor indica que los HIC 1130, 1140, 1330 y 1420 podrían resultar afectados por la excavación a pie de muelle, especialmente el HIC 1130 al encontrarse en la zona del estuario objeto de dragado.

Los impactos detectados que podrían afectar a estos espacios están relacionados fundamentalmente con los dragados y el pilotado de tablestacas que generarían una perturbación del fondo del estuario y alteración de la calidad del agua. En este sentido, en el EsIA se especifica que la actuación no introducirá ningún tipo de contaminante ni inducirá procesos que alteren la calidad sedimentaria. Asimismo, se pueden producir impactos sobre la calidad de las aguas debido a vertidos que, de forma accidental, incorporen contaminantes en las aguas de la zona de trabajo. Por ello se deberá disponer de barreras anticontaminación por vertidos de hidrocarburos, así como de kits antiderrame con material absorbente. En cuanto a la afección sobre el HIC 1130, el promotor indica que se efectuará una batimetría al final de cada fase de ejecución de la obra para asegurar que dicha afección ha sido la establecida en el Proyecto Técnico.

Por otro lado, las actuaciones derivadas del proyecto podrán generar un aumento de turbidez derivado de la resuspensión de sedimentos contaminados, aunque según el promotor, los resultados obtenidos en los controles realizados en la masa de agua en el proyecto «Profundización del círculo de maniobra y canal de acceso a los muelles de la margen derecha del Puerto de Avilés» desde noviembre de 2015 a enero de 2016, indican un incremento de la turbidez, pero no de los metales en la columna de agua. Además, junto con el EsIA, se aporta una «Modelización del comportamiento de la pluma de turbidez generada durante los trabajos de excavación a pie de muelle para la adecuación del Muelle de Raíces a nuevos tráficos», en el que se analiza la dispersión de la turbidez, en especial, en la zona de la Ensenada de Llodero y Charca de Zeluán. Los resultados obtenidos en las distintas fases de la excavación y en la situación más desfavorable (mayores corrientes de marea y vientos con direcciones WNW) indican que la pluma de turbidez no alcanza estos espacios. Los resultados de la modelización muestran que en un radio de 200 m alrededor de la zona de extracción se alcanzan concentraciones de 12,5 mg/l, siendo en las zonas sensibles (a más de 200 m de distancia) de 4 mg/l, por lo que se considera que no tendrían efectos ecológicos negativos en dichas zonas sensibles.

Por otro lado, el EsIA indica que la adecuación del Muelle de Raíces no provocará alteraciones en el patrón de corrientes ni generará problemas de agitación puesto que no modifica la forma de la ría. El promotor presenta una adenda titulada «Estudio complementario a la modelización del comportamiento de la pluma de turbidez generada durante los trabajos de excavación a pie de muelle para la adecuación del Muelle de Raíces a nuevos tráficos», a consecuencia de la petición realizada por la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias, en la cual se descarta cualquier alteración a los flujos, así como sobre la dinámica litoral y sedimentaria de la Ensenada de Zeluán. Asimismo, este estudio muestra una nueva modelización de la dispersión de la turbidez durante la ejecución del dragado durante un periodo de tiempo de 14 días, en el que se corroboran los resultados obtenidos en el modelo expuesto como anejo III, puesto que los valores de concentración de sólidos en suspensión detectados en el punto de control situado a la entrada de la Ensenada de Zeluán se sitúan en todo momento por debajo de los valores de referencia (25 mg/l en zonas sensibles).

Las medidas propuestas para prevenir y minimizar los impactos en las zonas más sensibles al proyecto se centran en el control de la calidad del agua en cada fase del proyecto. Para ello, se fijarán tres puntos de control, dos en las proximidades de la Ensenada de Llodero y otro en una zona de no afección en los que se determinarán los diferentes parámetros relacionados con la turbidez y calidad del agua, teniendo en cuenta

los valores de la campaña preoperacional. En este sentido, se dispondrá de barreras antiturbidez en todas las fases de la obra: hincado de las tablestacas, dragado a pie de muelle y confinamiento del sedimento en el trasdós de las tablestacas.

En cuanto a los efectos sobre las comunidades que podrían estar presentes en la zona, el EslA considera que, en general, las actuaciones podrían tener un efecto negativo poco significativo. Para las comunidades planctónicas, destaca la posibilidad de generar un desequilibrio en la cadena trófica debido al aumento de nutrientes y de la concentración de metales, lo que podría provocar efectos en otros organismos nectónicos y bentónicos. En cuanto a las comunidades bentónicas, se generará un impacto irreversible en la zona de excavación puesto que se producirá la retirada permanente de los organismos asentados en el sedimento de la zona de dragado. El impacto sobre las comunidades pelágicas, debido a la zona donde se ubican las actuaciones y a la movilidad de estos organismos, se considera mínimo. No obstante, con el fin de minimizar estas perturbaciones sobre el fondo del estuario, el promotor propone en el EslA disponer de un sistema de GPS en la maquinaria de excavación para realizar las operaciones en los 200 metros de muelle establecidos en cada fase de dragado, así como planificar correctamente los trabajos de excavación con el relleno del recinto de confinamiento, entre otras medidas.

En relación a la avifauna presente en la ZEC y ZEPA, se considera que el proyecto no tendrá un efecto directo sobre las aves costeras, de acantilados o migratorias, pero sí podría ocasionarse algún efecto debido al ruido generado y a la modificación de los recursos pelágicos de los que se alimentan. Las medidas propuestas en este sentido se centran en la correcta selección de equipos de extracción y calendario de operaciones, aumento de la fluidez del tráfico en la zona de obras y evitar el vertido de basuras en las inmediaciones de la zona que pudiesen atraer la atención de las aves.

Por último y en caso de que se produzcan efectos no previstos sobre la Red Natura 2000 a causa del proyecto, el promotor considera llevar a cabo una restauración ambiental de la zona afectada.

C.2.5 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000:

En el EslA se indica que, durante la fase de ejecución, se mantendrá la navegación por el canal excepto si se produjese la activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Avilés debido a accidente o a vertido accidental. La ocupación de una superficie de muelle destinada al almacenamiento y carga de los materiales de relleno y construcción podría ocasionar interferencias sobre las actividades del puerto, aunque el promotor no ha detectado acciones significativas de obra que interaccionen con la navegabilidad y la actividad portuaria.

En relación con los posibles efectos sobre la actividad y recursos pesqueros, el promotor indica que el único efecto que cabría esperar sería indirecto debido al aumento de turbidez en la zona. No obstante, el estudio de turbidez realizado concluye que la pluma de turbidez no sale del ámbito portuario (Zona I), por lo que se descartan efectos sobre estos recursos.

Como medida preventiva el promotor indica que se balizará la zona donde se ejecutarán las obras, así como la zona destinada al establecimiento de maquinaria, de forma que las actuaciones se lleven a cabo en el espacio estrictamente necesario.

Debido a la lejanía de las actuaciones respecto a las playas del ámbito de estudio, el promotor descarta la afectación a las mismas.

C.2.6 Bienes materiales, patrimonio cultural:

Respecto a la posible afectación sobre elementos de patrimonio cultural, en respuesta al informe del Ayuntamiento de Castrillón en la información pública que indica que no se han estudiado los posibles efectos que tendrían las actuaciones sobre el patrimonio cultural, el promotor descarta que se puedan producir daños en este sentido puesto que no se han encontrado evidencias de posibles restos arqueológicos en la zona del proyecto.

A este respecto hay que indicar que, en anteriores tramitaciones ambientales en la zona, se han obtenido informes favorables de los organismos con competencias sobre el

Patrimonio Cultural, al entender que el proyecto presenta poca incidencia sobre el patrimonio cultural asturiano, por cuanto se limita a tareas de dragado en un ámbito concreto de la Ría de Avilés y al posterior vertido en el mismo ámbito de los materiales extraídos.

En tramitaciones ambientales en el mismo ámbito portuario la Dirección General de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias informó de la «...poca incidencia sobre el Patrimonio Cultural Asturiano, por cuanto se limita a tareas de dragado en un ámbito concreto de la Ría de Avilés y al posterior vertido de los materiales extraídos... por lo que informa favorablemente».

C.2.7 Vulnerabilidad del proyecto:

El promotor, con fecha 14 de agosto de 2019, presenta una adenda titulada «Análisis de vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes del proyecto básico de la adecuación al Muelle de Raíces para nuevos tráficos portuarios», en el que se examina la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves, fundamentalmente ante eventos que generen contaminación marina; y ante catástrofes como son terremotos, inundaciones e incendios.

En el caso de accidentes graves que desencadenen riesgos por contaminación marina, el promotor indica que la Autoridad Portuaria de Avilés dispone de un Plan Interior Marítimo para dar respuesta a cualquier accidente que se pueda producir en el puerto, cumpliendo con lo establecido en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina. Asimismo, se dispone de un documento de buenas prácticas ambientales en el entorno portuario en las que se establecen buenas prácticas de gestión de las concesiones, autorizaciones, contratos y empresas que efectúan sus actividades dentro del entorno portuario para evitar daños al medio ambiente.

Por otro lado, en la adenda presentada, se indica que la vulnerabilidad ante terremotos resulta baja en la zona del proyecto, mientras que el riesgo de inundación marina de la zona de ejecución del proyecto es media para un período de 100 años, al igual que para todo el Puerto de Avilés, por lo que la vulnerabilidad de este proyecto ha de considerarse media, pero las repercusiones a corto-medio plazo podrían considerarse como de vulnerabilidad baja, y el riesgo de incendio del proyecto se considera bajo.

Como medidas de protección, el promotor propone el seguimiento de la actividad sísmica a través del Instituto Geográfico Nacional, el seguimiento de la posibilidad de inundación mediante la Agencia Estatal de Meteorología y el seguimiento de incendios a través de las alertas de incendios del Servicio de Emergencias del Principado de Asturias (SEPA) manteniendo los equipos de extinción disponibles en el Puerto de Avilés.

D. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente.

El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, en el estudio complementario a la modelización del comportamiento de la pluma de turbidez y en la adenda presentada.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser desarrolladas, así como aquellas medidas adicionales establecidas como respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

D.1 Agua y fondo marino:

La obra, en especial la fase de dragado y confinamiento del material extraído estará condicionada al cumplimiento estricto de las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre», de la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, 2017 (especialmente a los Artículos 29 y 49).

Para llevar a cabo el dragado se utilizará la cuchara antiturbidez con cierre hermético. Asimismo, tal y como especifica la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, en relación al diseño de las tablestacas y a la técnica de confinamiento que se llevará a cabo, se deberá disponer el aislamiento adecuado para conseguir una impermeabilidad

equiparable a la de una capa de un metro de espesor con coeficiente de permeabilidad de $k=10^{-9}$ m/s. El diseño de tablestacas deberá cumplir esta condición. Asimismo, se deberá disponer de dispositivos que permitan mejorar la calidad de los efluentes durante la fase de llenado para que la turbidez del agua vertida al medio receptor sea inferior a 7 NTU debido a la existencia de zonas sensibles en el entorno de la zona de confinamiento, de acuerdo con las DCMD 2017.

Durante la fase de obras y con la finalidad de prevenir un aumento de la turbidez en la zona de excavación, se dispondrá de barreras antiturbidez adecuadas en todas las fases de obra, desde el hincado de las tablestacas, el dragado a pie de muelle, hasta el confinamiento del sedimento en el trasdós de las tablestacas. El diseño, tipo y presupuesto será el adecuado para evitar que la posible suspensión del material fino en la fase de obras alcance a las zonas sensibles identificadas en el área de estudio.

Se dispondrá de barreras de contención de contaminación por hidrocarburos para actuar en caso de accidente por derrame de sustancias contaminantes durante la construcción. Se extremará la precaución en la maniobra de vertido de hormigón a la hora de llevar a cabo el montaje de las losas que coronan las tablestacas, de forma que se eviten los vertidos accidentales.

Si las obras se desarrollasen en época de baños, deberá establecerse un plan de seguimiento y vigilancia de la calidad del agua en las playas de Salinas y San Juan de Nieva. En caso de que, como resultado del seguimiento, se comprobase afección a la calidad de las aguas de baño producida por las obras, se adoptarán las medidas necesarias para el cumplimiento de los objetivos de calidad de las masas de agua afectadas.

D.2 Aire, factores climáticos, cambio climático:

Se garantizará el correcto mantenimiento y funcionamiento de la maquinaria a utilizar, procediendo a la paralización de su uso en caso de detectar cualquier anomalía.

Los niveles de ruido emitidos por la draga, así como aquellos producidos por el resto de maquinaria utilizada deberán cumplir la Directiva 2000/14/CE, de 8 de mayo, teniendo en cuenta, además, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. En caso de producirse ruidos o vibraciones por encima de los límites establecidos por la normativa a aplicar, se comunicará al director de obra quien adoptará las medidas oportunas que se aprueben con el organismo competente en esta materia.

D.3 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000. Flora y fauna.

Con el fin de minimizar la superficie afectada, la draga dispondrá de un sistema de posicionamiento global (GPS) de forma que se asegure que la operación de dragado se ejecuta en la zona y sobre la trayectoria predefinida. Asimismo, se planificarán correctamente y de manera simultánea los trabajos de dragado junto con el relleno del recinto de confinamiento.

En cada fase del proyecto se deberá realizar un control de la calidad del agua en los tres puntos definidos en el EslA. Si durante los muestreos se detectasen valores superiores a los niveles de referencia fijados en relación a la turbidez y los distintos parámetros de calidad de agua, se dispondrá de las medidas necesarias para minimizar la afectación producida.

En caso de que se produzcan efectos no previstos sobre la Red Natura 2000, a causa del proyecto, se deberá poner en conocimiento del órgano gestor del espacio protegido y proceder a la restauración ambiental de la zona en coordinación con dicha administración.

D.4 Población, salud humana:

Según informa la Dirección General de Marina Mercante, se deberá seguir el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el mar (1972) en caso de utilizar buques y/o embarcaciones en las operaciones, además de garantizar una eficaz coordinación y control del tráfico portuario marítimo de éstos, particularmente en los canales de acceso, navegación y maniobra. Los citados buques y/o embarcaciones no

estorbarán el tránsito de los buques que naveguen con seguridad dentro del canal de entrada-salida, debiendo ponerse en contacto e informar al Servicio de Tráfico de Avilés.

Se procederá al balizado de la zona de actuación, tanto terrestre como marítima, de forma que la actuación se restrinja únicamente al ámbito de actuación propuesto con el fin de evitar que se produzcan impactos sobre otras ubicaciones.

D.5 Bienes materiales, patrimonio cultural:

En caso de que se localicen en la zona de actuación bienes de interés cultural o se genere un impacto sobre patrimonio cultural no inventariado, se estará a lo dispuesto en la Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural.

D.6 Vulnerabilidad del proyecto:

Se establecerán las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar los posibles riesgos de accidentes graves y /o catástrofes derivados de la vulnerabilidad del proyecto, en sus distintas fases. En este sentido, se revisará el Plan Interior Marítimo a resultas de los cambios que supone la «Adecuación del Muelle de Raíces para nuevos tráficos» en el Puerto de Avilés, teniendo en cuenta las consideraciones que estime oportunas la Dirección General de Prevención y Control Ambiental del Gobierno del Principado de Asturias.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el apartado D deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

E. Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

El programa de vigilancia previsto en el EsIA, cuyas líneas principales se resumen a continuación, debe completarse con los aspectos adicionales que también se mencionan en este apartado.

E.1 Agua y fondo marino:

Se llevarán a cabo controles de la calidad del agua mediante ensayos «in situ» y en laboratorio a partir de la toma de muestras de agua en dos estaciones de muestreo ubicadas en las inmediaciones de los espacios naturales protegidos. Estos puntos estarán localizados en las estaciones de muestreo ZD-4 y ZD-5 que se han establecido en el Plan de Vigilancia Ambiental del proyecto «Profundización del Círculo de Maniobra y canal de acceso a los muelles de la margen derecha del Puerto de Avilés» cuyos resultados procedentes de la fase preoperacional han sido utilizados en el proyecto objeto de la presente Resolución, como se indica en el apartado C.2.1.

Además, se incluirá otro punto de muestreo en una zona sin afectación, en sentido contrario a la marea, de modo que no se vea influenciado por las obras. Asimismo, en la fase preoperacional, se recopilarán los datos de la Red de Vigilancia de la Calidad de las Aguas del Principado de Asturias, para evaluar el estado de la masa de agua previo al inicio de las obras.

Los valores de referencia serán aquellos fijados en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental (PHCO) para el tipo de masa de agua que corresponde (valores establecidos en la Tabla VIII.20, 18 y 19):

- Situación de normalidad: 10 % por encima del valor de referencia.
- Situación de alerta: Entre el 10 % y 30 % de los valores de referencia.
- Búsqueda y aplicación de nuevas medidas correctoras: 30 % por encima de los valores de referencia.

Se revisará y controlará la estanqueidad de la cuchara antiturbidez, así como del recinto de confinamiento, de tal forma que no se produzcan fugas o reboses incontrolados durante las operaciones de dragado y confinamiento, tomando las medidas correctoras necesarias en caso de detectar cualquier problema en el sistema de dragado o fugas y vertidos asociados. Además, se llevará un control del agua de rebose del recinto de confinamiento de forma que no se aumente la turbidez.

Durante la fase de construcción, se hará un control de las posibles fugas o accidentes de vertido que se puedan producir mediante una inspección visual y, en caso de detectarse, se tomarán las medidas oportunas para su contención y eliminación.

En relación al fondo marino, se establecerá un control batimétrico en cada una de las fases de ejecución del dragado y confinamiento, para comprobar la correcta adecuación del calado.

El programa de vigilancia ambiental en su conjunto, y de forma específica los controles y partes propuestos para cada variable, deberán ser sometidos a revisiones periódicas al objeto de constatar su eficacia y, en el caso de un aumento apreciable de la turbidez, aplicar las medidas necesarias para su minimización.

E.2 Aire, factores climáticos, cambio climático:

Se realizará un control de la emisión de polvo y partículas en la obra comparando los resultados obtenidos en la fase de construcción con los registros de las estaciones de calidad del aire del Puerto de Avilés y de la Red del Principado de Asturias.

En relación con el ruido producido durante la fase de obras, en concreto el generado por el uso de la draga, se deberán vigilar y controlar los niveles sonoros emitidos y, en caso de superar los valores de referencia establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se implementarán las medidas correctoras necesarias para cumplir con los niveles indicados en dicha normativa.

E.3 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000:

Se llevarán a cabo los controles de calidad de agua designados en el apartado E.1, con el fin de comprobar que se mantienen los valores establecidos en los estudios realizados, sobre todo en las zonas Red Natura 2000, así como en los espacios naturales protegidos Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero, ubicados en el entorno de la actuación.

Se realizará la vigilancia y control de la pluma de turbidez y su evolución en las diferentes fases del dragado, de modo que se corroboren los resultados obtenidos en las modelizaciones y estudios realizados. En caso de detectar desviaciones en los patrones marcados, se deberá indicar la desviación y las posibles afectaciones producidas aplicando las medidas que sean necesarias para devolver a los espacios naturales su estado de conservación inicial.

E.4 Población, salud humana:

Durante la fase de obras, se controlará la delimitación de la zona de obras, tanto terrestre como marina, de forma que se mantenga el balizado de la zona de actuación fijado con anterioridad al inicio de las actuaciones.

El plan de seguimiento y vigilancia de la calidad del agua se extenderá a todas las playas potencialmente afectadas por el proyecto, en el caso de que las obras se desarrollen en época de baños. Si, como resultado del seguimiento, se comprobase afección a la calidad de las aguas de baño producida por las obras, se adoptarán las medidas necesarias que se acuerden con la Dirección General de Prevención y Control Ambiental del Gobierno del Principado de Asturias, para el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos en la normativa vigente de aplicación.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Asimismo, la declaración de impacto ambiental no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

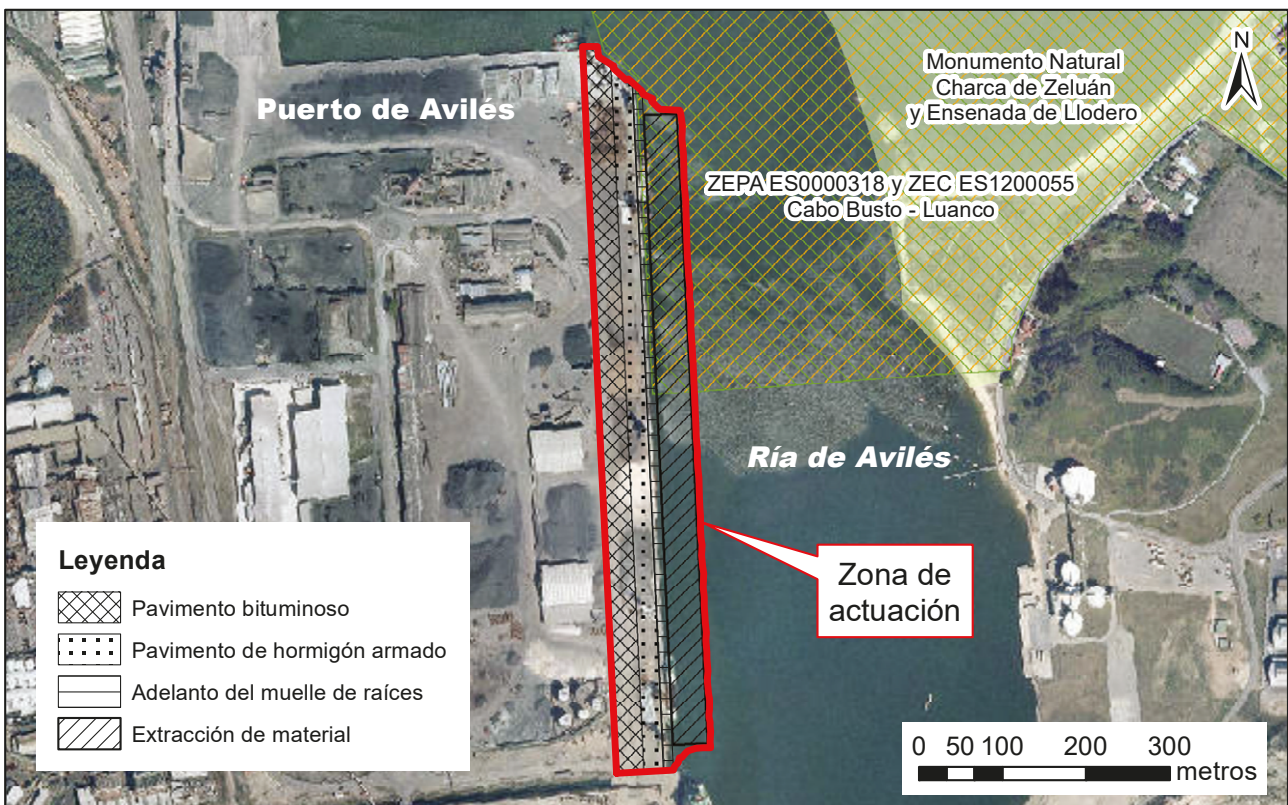
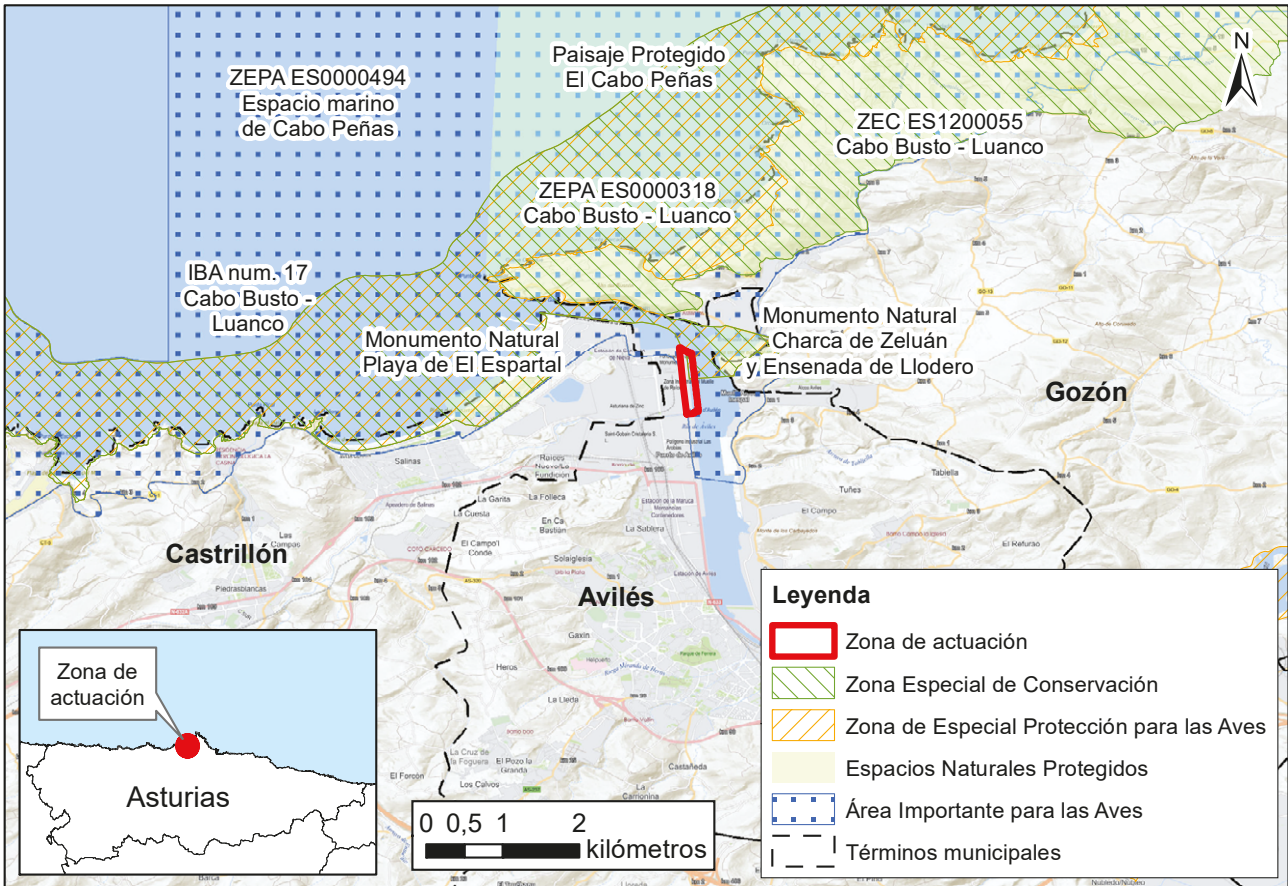
En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, una vez evaluados los efectos significativos en el medio ambiente, formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Adecuación del Muelle de Raíces para nuevos tráficos (Puerto de Avilés)», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Autoridad Portuaria de Avilés del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 29 de abril de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ADECUACIÓN DEL MUELLE DE RAÍCES PARA NUEVOS TRÁFICOS. (PUERTO DE AVILÉS)



cve: BOE-A-2020-4852
Verificable en <https://www.boe.es>