

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

8808 *Resolución de 20 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril (Granada)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 9 de septiembre de 2020, se recibe en esta Dirección General, solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril», remitida por el órgano sustantivo, Puertos del Estado, y promovido por la Autoridad Portuaria de Motril.

Alcance de la Evaluación

La presente evaluación ambiental analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta final del plan, el estudio ambiental estratégico (en adelante, EsAE), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas y la documentación adicional presentada.

1. Información sobre el plan: objeto, alcance, localización y descripción sintética.

El objeto del Plan Director es establecer el modelo a desarrollar en el puerto de Motril con un horizonte de 15 años, para dar solución al problema de ubicación de la dársena pesquera por «efecto barrera», adecuar el desarrollo del puerto a las necesidades actuales y previsibles y sacar el máximo provecho de las actuales instalaciones, con las mínimas transformaciones necesarias.

El Plan Director de Infraestructuras (en adelante PDI) del Puerto de Motril tiene lugar en el término municipal de Motril, en la provincia de Granada, en Andalucía.

Las actuaciones que se incluyen en este PDI son:

- a) Fase I: Construcción de una nueva dársena pesquero-deportiva en la zona de poniente en el interior del recinto portuario y relleno de la actual dársena pesquera para su explotación como nueva terminal para tráfico Ro-Ro.
- b) Fase II: Construcción de dos nuevos atraques en la explanada creada y creación de la nueva terminal Ro-Ro.

Inicialmente, el plan contemplaba una fase III, que incluía para la adecuación del muelle contradique para el atraque de barcas de *bunkering* a levante del mismo, pero esta actividad de *bunkering* ha sido posteriormente descartada por el promotor.

2. Principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental y resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

Como antecedente, esta Dirección General, con fecha 8 de marzo de 2018, formula informe ambiental estratégico de sometimiento a evaluación ambiental estratégica ordinaria y el documento de alcance para la evaluación del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril».

Con fecha 30 de noviembre de 2019, se publica en el BOE el Anuncio de la Autoridad Portuaria de Motril por el que se somete al trámite de información pública y consultas la versión inicial del PDI del Puerto de Motril acompañado del Estudio Ambiental Estratégico (en adelante EsAE) y se procede al trámite de consultas a Administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogido en el artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El anexo I incluye una tabla con resumen de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas y si han emitido o no contestación.

Con fecha 9 de septiembre de 2020, tiene entrada en el órgano ambiental el expediente completo de evaluación ambiental y la solicitud de declaración ambiental estratégica.

Durante la tramitación del procedimiento, se solicita informe a la Dirección General de la Costa y el Mar sobre el contenido del Adenda «Estudio hidrodinámico», que se recibe el 23 de julio de 2021. Asimismo, el 19 de febrero de 2021, se solicitan informes al Instituto Geológico y Minero y a la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía en relación con las posibles afecciones al acuífero Motril-Salobreña. Ésta última entidad remitió respuesta el 22 de octubre de 2021, sin que hasta la fecha se haya recibido informe del Instituto Geológico y Minero.

Con fecha 12 de mayo de 2021, se solicita documentación adicional al promotor, que se recibe el 6 de agosto de 2021 con la remisión de una nueva versión del estudio ambiental estratégico.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de análisis ambiental para selección de alternativas y tratamiento de los impactos significativos (apartados 3.a y 3.b).

Esta declaración ambiental estratégica sólo se pronuncia sobre el desarrollo del PDI, y no sobre propuestas de ordenación portuaria que deban recogerse en una nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), para cuyo desarrollo, se recomienda tener en cuenta las consideraciones expresadas por la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de este Ministerio, en el marco de la presente evaluación.

3. Análisis técnico del expediente.

a) Análisis ambiental para selección de alternativas.

El promotor presenta siete alternativas para la consecución de los objetivos del PDI, basadas en la construcción de un nuevo puerto pesquero y una nueva zona náutico-deportiva en localizaciones distintas a la actual, cinco de las cuales presentan una bocana independiente para el acceso de los usos pesquero y náutico-deportivo.

El análisis ambiental de las alternativas se realiza mediante un proceso de integración que pondera la importancia de los criterios ambientales seleccionados y de cada una de las alternativas respecto al resto para cada criterio; basándose en una escala subjetiva (Escala de Saaty) que adjudica valores numéricos a la comparación por pares. Los criterios analizados (especies protegidas, tasas de renovación del agua, biocenosis marinas, hábitats de interés comunitario, etc.) son los que, a juicio del promotor, presentan distintas afecciones según la alternativa estudiada. Del análisis practicado, el promotor selecciona la alternativa Poniente 1.

La Dirección General de la Costa y el Mar de este Ministerio considera que el análisis realizado debería justificar adecuadamente que las alternativas basadas en una redistribución interna del puerto actual no consiguen suplir el crecimiento de la demanda previsto por la Autoridad Portuaria. El puerto argumenta que es previsible un fuerte crecimiento del tráfico RoRo y de contenedores, y que está prevista la presencia de líneas marítimas con Marruecos.

Asimismo, fue requerida la valoración de la superficie de ocupación que supusiese la destrucción de sistemas costeros, no considerada previamente, así como la aclaración y en su caso, modificación de los valores obtenidos para las alternativas Poniente 1 y Poniente 2 para los parámetros «Aguas de baño y playas», «Hábitats de interés

comunitario» e «Hidrodinámica». El promotor responde modificando los apartados 7.10 «Proceso de evaluación» y 9.5 «Resultado de la valoración de las alternativas» del EsAE, tras lo que las alternativas que resultan con mejor puntuación son Poniente 1 (0.233), Poniente 2 (0.231) y Poniente Playa (0.135).

El promotor expone que el objetivo primordial del Plan es conseguir la segregación de los tráficos comerciales de los tráficos pesqueros y deportivos mediante una bocana independiente para la dársena pesquero-deportiva, sosteniendo que la alternativa Poniente 1 es la única que cumple con todos estos objetivos y descartando la alternativa Poniente 2 al no permitir dicha segregación. No obstante, a los efectos ambientales, el resultado de la valoración del promotor no se puede considerar concluyente porque la diferencia entre las dos primeras alternativas es escasa y existen afecciones indirectas no consideradas.

A continuación, se presenta la configuración de las citadas alternativas.



Alternativa Poniente 1

Alternativa Poniente 2

b) Tratamiento de los efectos significativos de la alternativa elegida respecto a los objetivos ambientales de otras planificaciones.

b.1 Agua.

El desarrollo del PDI afectará a las masas de agua ES060MSPF610014 Salobreña-Calahonda de tipo costera-natural con una evaluación de estado «bueno»; y ES060MSPF610025 Puerto de Motril de tipo costera-muy modificada con evaluación de estado «no alcanza el bueno», debido a problemas de eutrofia y contaminación por tributilestano.

El EsAE analiza el riesgo de contaminación de las masas de agua por accidente portuario, que de acuerdo con sus conclusiones se estima bajo, así como la calidad del agua en las dársenas a través de la tasa de renovación del agua en el interior del puerto para las alternativas Poniente 1 y Poniente 2. Según el análisis realizado, la tasa de renovación mejoraría con la configuración de Poniente 1, y empeoraría con Poniente 2. No obstante, cabe reseñar que el promotor ha concedido una gran relevancia a la tasa de renovación del agua a la hora de comparar las alternativas entre sí cuando este efecto negativo podría corregirse con un diseño más pequeño y más «abierto» del nuevo puerto pesquero-deportivo.

El EsAE no estudia como influiría la nueva configuración del puerto en los elementos de calidad que se utilizan en el plan hidrológico de las cuencas mediterráneas andaluzas para determinar el buen estado y el buen potencial de estas masas de agua. El PDI deberá velar por que en estas masas de agua se alcancen los objetivos ambientales recogidos en el plan hidrológico vigente.

Con los distintos incrementos de actividad que se han previsto, el desarrollo del PDI supondrá un incremento de vertidos al mar, producto del tratamiento de aguas residuales

urbanas, industriales y pluviales originadas en el puerto, por lo que se recomienda mejorar la vigilancia de la calidad de las aguas y mejorar la depuración de las aguas procedentes de la actividad portuaria.

Asimismo, el desarrollo del PDI tanto para la alternativa Poniente 1 como Poniente 2 producirá la ocupación y excavación sobre materiales acuíferos costeros provocando un retroceso de la actual línea de costa, lo que podría suponer un avance y aceleración de los procesos de intrusión marina. De acuerdo con la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, en el EsAE no se ha analizado la situación y previsible evolución, tanto cualitativa como cuantitativa, del acuífero colindante con el ámbito del plan, pudiéndose afectar al acuífero detrítico de Motril-Salobreña, que aporta recursos hídricos a la Reserva Natural concertada Charca de Suárez, localizada a 460 m de la zona de servicio terrestre del puerto y que forma parte del Inventario de Humedales de Andalucía.

En respuesta a esta alegación, el promotor comunica que «... el fenómeno que puede llegar a producirse en el contexto de la obra es la salinización de los estratos inferiores del acuífero en contacto con el mar por el efecto que la gravedad provoca entre las aguas marinas más densas y las dulces del acuífero de menor densidad, provocando la infiltración del agua marina hacia las zonas más profundas de los materiales detríticos y la migración de las aguas dulces hacia los estratos más superficiales. Este comportamiento de las cuñas salinas en los acuíferos costeros hace difícil que la posible intrusión producida en las obras planteadas pueda llegar a afectar a la salinidad de las aguas de la Charca de Suárez, si no se combina con un aumento significativo de los bombeos en la zona».

La Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía concluye que el EsAE no entra a valorar de forma concreta el efecto de las alternativas sobre la cuña marina, ni sobre los recursos hidráulicos considerando los efectos del cambio climático (disminución de las precipitaciones y ascenso del nivel del mar en los escenarios tendenciales) por lo que deber ser completado con una modelización, medidas adicionales de prevención y un sistema de vigilancia efectivo tal y como se recoge en el apartado de condiciones de esta resolución.

Por otra parte, la zona portuaria queda flanqueada a levante por la rambla de los Álamos, que desemboca en la playa de las Azucenas, y a poniente por la rambla de las Brujas, cuyo desagüe separa la playa del Cable de la playa de Poniente, que podrían resultar afectadas por las actuaciones propuestas. El EsAE plantea medidas genéricas para la protección de las ramblas.

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía comunica que debería analizarse si la rambla de las Brujas quedaría afectada por la modificación de la playa del Cable a causa del nuevo dique, y en su caso, realizar propuestas para su puesta en valor y mejora ambiental. En contestación, el promotor se remite a la adenda «Estudio Hidrodinámico de afección a las playas de Poniente y a la playa de las Azucenas» para analizar la afección de la alternativa elegida, en la que se describen las variaciones en oleaje, corrientes y transporte de sedimento que pronostican los modelos, pero no se analizan las consecuencias de estos resultados para la rambla de las Brujas.

b.2 Cambio climático.

Según el EsAE, el aumento de las emisiones de GEI debidas al aumento general de la actividad de puerto, se sitúa en el 13 %, el 36 % y el 72 % según los distintos escenarios de crecimiento pesimista, neutro y optimista respectivamente, acorde con el crecimiento de toneladas de mercancía manipulada. No se han estimado las emisiones debidas a las actividades de construcción de la alternativa elegida.

Las medidas propuestas a corto y medio plazo para la reducción de emisiones de GEI son las siguientes: uso de medios de propulsión alternativos para buques menores; optimización de rutas, optimización de la velocidad comercial, del lastre y trimado, y la navegación a bajas y ultra bajas velocidades; elaboración de un Plan de Gestión de

Eficiencia Energética para Buques (SEEMP) así como el establecimiento de una serie de normativas que regulen la emisión de GEI; sustitución gradual de la flota de camiones y equipamiento de terminales por otros medios más sostenibles; sustitución de los medios de iluminación del puerto por tecnología LED, e implantación de sistemas de automatización de la iluminación.

Como medida a largo plazo (año 2050), para conseguir una reducción del 50 % de las emisiones de GEI, el promotor confía en que se generalice el uso de energías alternativas en el mar, la utilización de Gas Natural Licuado (GNL) como combustible marítimo durante la navegación y el uso de energía eléctrica cuando los buques estén atracados.

Además de las condiciones previstas por el promotor para la mitigación de las emisiones de GEI, se considera necesario que el PDI amplíe los esfuerzos con el objetivo de que este plan pueda contribuir a la consecución de los compromisos nacionales y autonómicos de reducción de emisiones para hacer frente al cambio climático y para desarrollar una transición energética hacia una economía baja en carbono.

En cuanto a la vulnerabilidad del PDI frente al cambio climático, el EsAE concluye que el riesgo de inundación costera por efecto del cambio climático es inexistente tanto para la infraestructura actual como para las distintas alternativas.

b.3 Biodiversidad, flora y fauna.

El EsAE presenta los resultados de los muestreos de las comunidades bentónicas sobre sustrato rocoso (escollera y diques), y sobre sustrato sedimentario, a los que el promotor adjudica una fragilidad ecológica media-baja y muy baja respectivamente. Asimismo, se incluye un censo de *Patella ferruginea* (especie incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como «en peligro de extinción») en el que se han identificado 320 ejemplares distribuidos por el exterior del dique de abrigo sobre escollera (286), sobre espaldón (25) y en el interior del recinto portuario (9). En las mismas zonas se ha muestreado la población de *Cymbula nigra* (especie incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial) y de *Astroides calycularis* (especie incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como «vulnerable»).

Las medidas establecidas para la protección de especies se refieren, únicamente, a *Patella ferruginea* y a *Astroides calycularis* y consisten en medidas genéricas para evitar la turbidez asociada a los dragados en las zonas en las que están presentes, y en evitar y minimizar las operaciones que generen vibraciones durante la ejecución de las obras.

Las alternativas que menos afectan directamente a comunidades de mayor fragilidad y presencia de especies protegidas son las alternativas Poniente 1 y Poniente 2. Esta última es la que menos extensión ocuparía sobre comunidades naturales o seminaturales.

Además, de acuerdo con el Trabajo 2 «Cartografía y Caracterización de comunidades bentónicas, inventario de hábitats y especies protegidas, y evaluación de impacto», para determinar la alternativa de menor afección, habría que tener en cuenta otros criterios, como las posibles afecciones indirectas.

Sin embargo, el documento no valora esas afecciones indirectas para la fase de funcionamiento sobre los ejemplares de *Patella ferruginea* localizados en el dique de abrigo y que podrían ser afectados por la futura bocana de la dársena pesquero-deportiva de la alternativa Poniente 1, por ejemplo, por contaminación por hidrocarburos, incremento de turbidez, furtivismo, dragados periódicos de mantenimiento, etc.

El promotor considera que la población de *Patella ferruginea* no se va a ver afectada durante la fase de uso, porque existen ejemplos de otras poblaciones que subsisten en condiciones semejantes en otros puertos. En sentido contrario, las directrices de la «Estrategia de Conservación de la lapa ferrugínea (*Patella Ferruginea*) en España», recomiendan no autorizar la construcción de infraestructuras o la realización de obras costeras en las áreas en las que se encuentran estas poblaciones.

Por tanto, con el objetivo de conseguir el mayor grado de protección para *Patella ferruginea*, es necesario desarrollar la alternativa que asegure las menores afecciones indirectas sobre los ejemplares que se localizan en la zona noroeste del dique de abrigo.

Por otro lado, el desarrollo del PDI dará lugar a un incremento de los niveles de ruido que puede afectar a otras especies sensibles como los cetáceos. El EsAE incluye un estudio del impacto del PDI sobre el ruido submarino en el que se concluye que durante la fase de construcción, no se superarán los umbrales teóricos de daños o lesiones en cetáceos y para la fase de funcionamiento, con un aumento estimado del ruido de fondo en 2 dB no se generará una modificación del escenario acústico existente. Este documento, recomienda aplicar una zona de exclusión de un radio mínimo. Dicho radio podría establecerse en 500 metros, donde se requiera parar la actividad si se avista cualquier cetáceo. Sin embargo, se trata de un estudio genérico que se ha realizado sin tener en cuenta las especies presentes en la zona.

En la documentación adicional requerida al promotor se incluyó la solicitud de información actualizada sobre distribución espacial y abundancia de las especies de cetáceos presentes en la zona y su adecuado seguimiento en el Programa de Vigilancia Ambiental.

La nueva versión del EsAE refleja las especies de cetáceos presentes en la zona y su abundancia. Entre ellas destacan, según el promotor, los delfines mulares, comunes, y listados, y los calderones comunes. Estas especies, salvo el delfín listado, están incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas en la categoría de «Vulnerables» y por tanto se consideran especies protegidas a los efectos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En lo que respecta al seguimiento, el promotor contesta que se valorará la inclusión de un seguimiento específico en fases posteriores de la evaluación, correspondientes al estudio de impacto ambiental.

Asimismo, el desarrollo del PDI podría producir afecciones al hábitat de interés comunitario 1210 «Vegetación anual pionera sobre desechos marinos acumulados» fuera de Red Natura 2000 por ocupación directa, pero el promotor no aprecia afección porque actualmente ese hábitat se encuentra degradado debido a las actividades antrópicas que se desarrollan en la playa de Poniente. Por otro lado, aunque el promotor en la documentación descarta la presencia de hábitats de interés comunitario (HIC) como tales, no ha considerado los hábitats 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda» ni 1170 «Arrecifes» por no existir zonas que se ajusten a la definición exacta de los mismos.

En relación al riesgo de aparición de especies exóticas invasoras el promotor comunica que aportará, a nivel de proyecto, un plan de prevención y detección con un resumen de las principales medidas a establecer, ante la posible aparición de especies exóticas con o sin carácter invasor.

b.4 Red Natura 2000.

En el entorno del puerto, se localizan, a levante y poniente, dos espacios de la Red Natura 2000. La Zona de Especial Conservación (ZEC) Acantilados y Fondos Marinos Tesorillo-Salobreña (ES6140013) se sitúa aproximadamente a 7 km a poniente del puerto y tiene como prioridades de conservación los HIC 1110 - Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (Bancales sublitorales) y 1170 - Arrecifes; y la ZEC Acantilados y Fondos Marinos de Calahonda-Castell de Ferro (ES6140014), que se sitúa aproximadamente a 11 km a levante del puerto, cuyas prioridades se orientan a la conservación de los hábitats 1110 - Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (Bancales sublitorales), 1160 - Grandes calas y bahías poco profundas, y 1170 - Arrecifes; la vegetación de ambientes litorales, y la lapa ferruginosa (*Patella ferruginea*).

Además, el LIC Mar de Alborán (ES6110015) y ZEPA Isla de Alborán (ES0000336) son dos espacios que se encuentran alejados del espacio portuario de Motril (91 km), pero cercanos a la línea de transporte entre el Puerto de Motril y Melilla. La gestión de

estos espacios Natura 2000 corresponde a la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en coordinación con la Junta de Andalucía y otras administraciones públicas en materias de su competencia.

El capítulo 7.2.1 «Efectos sobre la Red Natura 2000» del EsAE considera que, debido a la distancia a la que se encuentran los espacios Red Natura 2000, se descarta cualquier afección directa. Este capítulo incluye la respuesta del promotor a la solicitud de documentación adicional en relación con los posibles impactos que, sobre las prioridades de conservación y procesos ecológicos de los lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, podrían ocasionarse durante la fase de funcionamiento del puerto; especialmente, los efectos producidos por el incremento del número de amarres en el puerto deportivo, que pasan de 193 a 431, con lo que es de suponer que el tráfico de embarcaciones deportivas y las visitas a las ZEC costeras se multiplicarán en la misma proporción.

El promotor asegura que ninguno de los espacios de la Red Natura 2000: ZEC Acantilados y Fondos Marinos Tesorillo-Salobreña (ES6140013), ZEC Acantilados y Fondos Marinos de Calahonda-Castell de Ferro (ES6140014), LIC Mar de Alborán (ES6110015) y ZEPA Isla de Alborán (ES0000336), tendrá pérdidas de superficie de los HICs que lo componen derivadas de los efectos indirectos de la aplicación del PDI.

En su análisis del aumento de visitas a las ZEC por incremento del turismo náutico, el promotor confirma la tendencia al alza de este tipo de actividad, con independencia del desarrollo del PDI, y reconoce que en los planes de gestión de las ZECs «Acantilados y Fondos Marinos Tesorillo-Salobreña» y «Acantilados y Fondos Marinos de Calahonda-Castell de Ferro» la ordenación de los usos y actividades náuticas y turísticas es un objetivo operativo para mantener un grado de conservación favorable de los hábitats 1170 «Arrecifes» y 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda».

Las principales especies amenazadas y/o protegidas en estos espacios Red Natura 2000 serían *Patella ferruginea*, *Dendropoma lebeche*, *Astroides calycularis*, *Centrostephanus longispinus*, *Erosaria spurca*, *Luria lurida*, *Lithopahaga lithophaga*, *Pinna rudis* y *Charonia lampas*. Entre estas, las que presentan mayores coberturas serían *Astroides calycularis* en la zona submareal principalmente y *D. lebeche* en la zona mediolitoral. Para determinar si las principales especies de interés presentes en ambas ZEC se están viendo afectadas por el incremento del turismo náutico, el promotor propone el seguimiento anual de estas dos especies, la vigilancia de *Patella ferruginea* y un control de los residuos presentes en el fondo aledaño a la línea de costa. Los trabajos de seguimiento seguirán la misma metodología que la propuesta para *A. calycularis* y *P. ferruginea* en las zonas aledañas a la zona de actuación. El promotor propone, en función de los resultados obtenidos con periodicidad anual, consensuar con la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, la aplicación de restricciones de uso en estos espacios.

Por tanto, respecto a los HICs y especies citados anteriormente, el promotor no ha aportado argumentos que demuestren que la aplicación del PDI no producirá efectos indirectos sobre los valores de las ZECs «Acantilados y Fondos Marinos Tesorillo-Salobreña» y «Acantilados y Fondos Marinos de Calahonda-Castell de Ferro» y, por otro lado, sí se ha constatado que los usos y actividades náuticas y turísticas pueden afectar negativamente al estado de conservación de dichos HICs y especies. Así pues, es necesario que el PDI tome medidas preventivas sobre el factor que incrementa la presión en estos lugares Red Natura 2000, en lugar desarrollar medidas correctoras una vez que la afección se ha producido, por lo que en el apartado de condiciones de esta resolución se establece una condición al respecto.

En relación al aumento del riesgo de vertidos de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes como consecuencia del aumento del tráfico en la línea Motril-Melilla a su paso por el LIC Mar de Alborán, el promotor no lo considera relevante en comparación con la magnitud del tráfico marítimo del estrecho que también circula por esa zona.

b.5 Paisaje.

El paisaje no es un factor relevante para las alternativas Poniente 1 y 2 dado que no supondrán la transformación de las visuales actuales desde las playas ni desde el mar, en lo que a grandes estructuras se refiere (diques de abrigo, espaldones, dársenas, etc.). La zona portuaria forma parte de una unidad visual muy modificada y asociada a construcciones antrópicas, sin que se hayan identificado monumentos naturales y/o culturales en las proximidades.

b.6 Población, salud humana.

Contaminación atmosférica: Con el aumento de actividad del tráfico portuario pronosticado la contaminación atmosférica debida al tráfico rodado se verá incrementada. Según el cálculo de emisión de contaminantes atmosféricos presentado en el EsAE, se producirán los siguientes incrementos, con respecto al cálculo similar realizado para el año 2018: NO_x, 42 %; PM₁₀ 40 %; PM_{2.5} 40 %; CO 33 %; VOC 35 %; NH₃ 27 %; SO₂ 41 %; Benceno 34 %; N₂O 42 %; y CO₂ 41 %.

La Directiva (UE) 2016/2284 de 14 de diciembre relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos revisa los compromisos de reducción para todos los países con respecto a los establecidos por la Directiva anterior. En concreto, España ha asumido los siguientes compromisos de reducción de emisiones para cualquier año a partir de 2030, con respecto al año 2005: 88 % para SO₂; 62 % para NO_x; 39 % para COVNM; 16 % para NH₃; y 50 % para PM_{2.5}.

El promotor propone registrar las emisiones de contaminantes dentro del recinto portuario con seguimiento anual hasta el año 2026 y solicitar a los adjudicatarios de la explotación de las nuevas infraestructuras un control anual de las emisiones derivadas de su actividad.

El desarrollo del PDI no contribuirá a conseguir el compromiso de reducción de dichos contaminantes atmosféricos, siendo necesario un mayor esfuerzo para conseguir los compromisos nacionales y autonómicos de reducción de contaminantes atmosféricos.

En lo referente al ruido, el promotor considera que actualmente no es un problema ambiental significativo, y plantea medidas genéricas para la protección de la calidad acústica terrestre. No obstante, atendiendo a los resultados del «Estudio acústico predictivo» se aprecia que existe afección debida al ruido generado por la infraestructura portuaria superándose los objetivos de calidad acústica en el periodo nocturno fuera de los límites portuarios.

Aguas de baño y playas: las masas de aguas de baño en las inmediaciones del Puerto de Motril en la actualidad presentan una calidad excelente.

El PDI podría suponer afecciones por erosión a las playas adyacentes, el EsAE incluye un estudio de «Modelización Hidrodinámica» que analiza los posibles cambios en el transporte de sedimentos por las infraestructuras proyectadas, señalándose que, para los oleajes de temporal de levante, que son los más energéticos y frecuentes, las magnitudes del transporte son similares en todas las alternativas planteadas, a excepción de la Alternativa 0, que presenta el menor transporte potencial de sedimentos.

La Dirección General de la Costa y el Mar indica que la construcción de la alternativa elegida, que requiere una nueva bocana que se materializa mediante un nuevo dique apoyado en la playa del Cable, puede suponer un aumento del abrigo de la playa o la modificación de la difracción en esa zona, con lo que se podría producir un mayor transporte neto hacia el arranque del dique exterior incrementado los problemas de erosión en la zona más cercana a la desembocadura del río Guadalfeo. Esto obligaría a adoptar medidas correctoras, por lo que propone incluir en el PDI un *by-pass* periódico de arena que restablezca las condiciones morfodinámicas del frente litoral entre la desembocadura del río Guadalfeo y el Puerto de Motril. Además, pone de manifiesto que el estudio no ha considerado el funcionamiento tridimensional de la playa, ni las variaciones estacionarias a corto plazo, que se sustenta en la hipótesis de que la playa

no tiene restricciones de material, ni se ha estudiado la unidad fisiográfica en su totalidad. Tampoco se han tenido en cuenta las posibles interferencias que pudiera haber entre el PDI y las actuaciones previstas por dicha Dirección General para la estabilización de las playas en esa zona.

El promotor, en respuesta, adjunta la adenda «Estudio hidrodinámico de afección a las playas de Poniente y a la playa de las Azucenas» con nuevos resultados de simulaciones de oleaje, corrientes y transporte de sedimentos, y en el que se indica que el desarrollo de los proyectos constructivos deberá incluir la evaluación de las afecciones al sistema sedimentario, teniendo en cuenta las unidades fisiográficas en su totalidad. A la vista de esta adenda la Dirección General de la Costa y el Mar emite un segundo informe, en el que considera que no se han resuelto los problemas (4 conflictos no resueltos), salvo lo que se refiere a la influencia de la difracción de oleajes del levante.

Una de las cuestiones no resueltas son las posibles interferencias entre el proyecto de la Dirección General de la Costa y el Mar para la playa de Poniente, y la propuesta de PDI, sin que se haya obtenido una conclusión respecto a la compatibilidad de todas las actuaciones, ni por parte de dicha dirección general ni por parte del promotor.

Las infraestructuras proyectadas según la alternativa Poniente 1 para la ampliación del puerto deportivo no contribuyen a la consecución de los siguientes objetivos específicos de la «Estrategia marina para la demarcación del Estrecho y Alborán»:

- C.E.1. Reducir la intensidad y área de influencia de las presiones antropogénicas significativas sobre los hábitats bentónicos, con especial atención a los hábitats protegidos y/o de interés natural.

- C.E.4. Reducir las molestias a la fauna causadas por actividades turístico-recreativas.

- C.E.10. Promover que las actuaciones humanas no incrementan significativamente la superficie afectada por pérdida física de fondos marinos naturales con respecto al ciclo anterior en la demarcación Estrecho y Alborán.

Uno de los objetivos principales de la «Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española» es, contribuir a incrementar la resiliencia de los sistemas naturales, principalmente de los ecosistemas costeros y marino, con especial atención a especies endémicas, amenazadas y protegidas, ante los efectos del cambio climático tomando las medidas necesarias para permitir su adaptación. En este sentido, las actuaciones propuestas en la alternativa Poniente 1 introducen nuevas incertidumbres respecto a la resiliencia de las playas cercanas.

Tanto respecto a la «Estrategia marina para la demarcación del Estrecho y Alborán» como en lo que respecta a la «Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española» la alternativa Poniente 1 propone actuaciones que no están en la línea de los objetivos planteados, ya que necesita de la ocupación de fondos marinos, puede provocar afecciones a la fauna e introduce incertidumbres sobre el comportamiento de las playas, circunstancias que no se dan en el caso de la alternativa Poniente 2.

b.7 Bienes materiales, patrimonio cultural.

Contaminación de suelos, playas y fondos marinos: El EsAE estima en 31.365,85 m², a fecha de diciembre de 2018, la superficie total de la zona de servicio del puerto en la que se desarrollan actividades potencialmente contaminantes del suelo. También ha comunicado que se deberá tener en cuenta como posible suelo contaminado a la hora de realizar las excavaciones para el nuevo puerto deportivo la superficie que en 2011 ocupaba «Productos Asfálticos S.A. (PROAS)» en el muelle de poniente, actividad potencialmente contaminante del suelo y que en la actualidad no existe. Para los posibles suelos contaminados, el apartado 8.3 del EsAE señala la necesidad de realizar un estudio de caracterización de los mismos con el fin de detectar la presencia de sustancias peligrosas, y evitar su reutilización en rellenos de nuevas explanadas que puedan contaminar el actual fondo marino y/o sedimentos de playas.

Patrimonio cultural: el Puerto de Motril se incluye en la zona de servidumbre arqueológica Salobreña-Motril. Con motivo del estudio de impacto ambiental del proyecto de prolongación del dique, en el año 2011, se llevó a cabo una prospección arqueológica subacuática y superficial sin haberse detectado ninguna incidencia reseñable en relación al patrimonio. No obstante, para el control arqueológico del resto de zonas afectadas, el promotor ha establecido como medida, la realización de una campaña de control arqueológico en aquellas zonas afectadas por la implantación de las nuevas infraestructuras y, en cualquier caso, durante los trabajos de excavaciones, dragados y rellenos nuevos durante la fase de construcción y con carácter preoperacional.

c) Conclusión sobre los efectos significativos de la alternativa elegida.

El apartado 9.5. «Resultado de la valoración de las alternativas» del EsAE versión de agosto 2021 concluye que la alternativa más favorable desde el punto de vista medioambiental es la alternativa Poniente 1.

No obstante, al comparar determinados efectos indirectos de las alternativas Poniente 1 y 2 entre sí, ambientalmente resulta más ventajosa la alternativa Poniente 2 por las siguientes razones:

a. Las afecciones indirectas y acumuladas en la fase de uso sobre las especies protegidas *Patella ferruginea* y *Astroides calycularis* presentes en el dique de abrigo del puerto, muy próximas al lugar en el que se situaría la bocana del nuevo puerto pesquero-deportivo, se evitarían por completo en la alternativa Poniente 2, puesto que las condiciones ambientales que necesitan estas especies no se verían alteradas por el uso del nuevo puerto pesquero-deportivo. Es muy probable que al menos *Astroides calycularis*, desaparezca de esa zona en caso de desarrollarse la alternativa Poniente 1, porque es una especie muy exigente que necesita aguas muy limpias y oxigenadas y además es muy sensible a la contaminación (principalmente de las aguas superficiales por hidrocarburos) y a la alteración del hábitat (obras litorales, regeneración de playas, dragados de mantenimiento de la bocana, etc.).

b. La construcción del nuevo puerto pesquero-deportivo planteado en la alternativa Poniente 1 necesita la prolongación del dique existente sobre la playa del Cable, lo que introduce incertidumbres sobre la posible evolución de esta zona y la posible erosión de otras zonas en playas cercanas y podría entrañar contradicciones con proyectos promovidos en esa zona por la Dirección General de la Costa y el Mar. La alternativa Poniente 2 no introduce ningún cambio sobre dicho dique, por lo que no inducirá cambios sobre las playas adyacentes y cercanas, ni sobre las ramblas que desembocan en ellas.

c. La alternativa Poniente 1 podría obligar a establecer un trasvase (*by-pass*) de arena periódico a cargo del puerto de Motril, en las condiciones que determine la Dirección General de la Costa y el Mar. Las actuaciones necesarias para este trasvase de arena periódico podrían afectar a las poblaciones de *Patella ferruginea* y *Astroides calycularis* presentes en el dique de abrigo del puerto, por empeorar la calidad del agua periódicamente, sin tiempo para recuperarse. La alternativa Poniente 2, no precisa de dicho trasvase.

Además, no está justificado el excesivo peso adjudicado al criterio «Tasa de renovación del agua», puesto que este efecto negativo para la alternativa Poniente 2 se podría corregir con un diseño más reducido y más «abierto» del nuevo puerto pesquero-deportivo.

Por tanto, con el análisis hasta aquí realizado, se concluye que como decisión estratégica la alternativa Poniente 2 presenta menor riesgo de afección ambiental que la alternativa Poniente 1.

Fundamentos de Derecho

El plan a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado c) del artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración ambiental estratégica, de acuerdo con el artículo 25 de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta final del plan, el EsAE, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental formula declaración ambiental estratégica que, de acuerdo con el artículo 25 de la ley 21/2013, tiene la naturaleza de informe preceptivo y determinante. En ella se presenta una exposición de los hechos que constituyen los principales hitos del procedimiento junto con las determinaciones, medidas y condiciones finales que deben incorporarse al «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril» que finalmente se apruebe.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones a aplicar al PDI del Puerto de Motril y se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al plan.

1. El PDI del Puerto de Motril deberá desarrollarse de acuerdo a la alternativa planteada en el EsAE denominada Poniente 2.
2. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y de mejora contempladas en el EsAE, y en su respuesta a los informes recibidos durante el periodo de información pública y demás documentación complementaria generada, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.
3. El PDI deberá velar por que en las masas de agua ES060MSPF610014 Salobreña-Calahonda, de tipo Costera-Natural, y ES060MSPF610025 Puerto de Motril, de tipo Costera-Muy modificada, se consigan los objetivos ambientales recogidos en el futuro «Plan hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas», mejorando los valores de los elementos de calidad determinados para ellas en el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.
4. Los proyectos que desarrollen el PDI deberán incluir actuaciones que supongan un esfuerzo depurador adicional al existente para contribuir a la consecución del objetivo específico «B.E.4.: Reducir el aporte de nutrientes, contaminantes y basuras procedentes de aguas residuales» de la «Estrategia marina de la Demarcación del Estrecho y Alborán» Objetivos ambientales (2019) segundo ciclo.
5. El PDI deberá reforzar el impulso de las energías renovables, las medidas de ahorro energético, la progresiva electrificación del puerto y la integración de medidas de movilidad sostenible. Así mismo, para minimizar y compensar emisiones, se deberá proceder a la inscripción del puerto en el «Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono» creado por el Real Decreto 163/2014,

de 14 de marzo, o en un sistema similar como el «Sistema Andaluz de compensación de emisiones (SACE)».

6. Los planes de gestión de las ZECs más próximas al puerto de Motril, han detectado las posibles presiones que las actividades náuticas, deportivas y turísticas pueden ejercer sobre los HICs y las especies de dichos espacios. Por lo tanto, además del plan de vigilancia propuesto por el promotor para estas zonas en el capítulo 7.2.1 del EsAE en su versión agosto 2021, se deberá reducir ostensiblemente el incremento del número de amarres en el nuevo puerto deportivo, como medida preventiva que redundará en favor de dichos espacios protegidos.

7. La Autoridad Portuaria de Motril deberá contar con el informe de compatibilidad con la «Estrategia marina de la demarcación del Estrecho y Alborán», en las condiciones establecidas en el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas; para todas las infraestructuras y actividades incluidas en el PDI en que sea de aplicación.

8. A los efectos del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos aplicable a las actuaciones del PDI, se tendrá en cuenta la delimitación de la zona I de servicio del puerto vigente en el momento de inicio del trámite de información pública de este procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

9. Cualquier actuación que conlleve dragados marinos en la playa del Cable, en la playa de las Azucenas o en el interior del puerto, deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

10. El proyecto constructivo y de ejecución para el puerto pesquero-deportivo que se derive de la aplicación del plan, deberá ser objeto del correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental por afección a Red Natura 2000.

11. El proyecto de dragado para la creación de la nueva dársena pesquero-deportiva incluirá la modelización hidrogeológica de los efectos previstos sobre el avance de la intrusión marina y los recursos hidráulicos en la MASb 060.021 Motril-Salobreña, tanto en las condiciones actuales como en las previstas por efecto del cambio climático en los escenarios que deban ser considerados; el diseño de un sistema de control y vigilancia del avance de la intrusión marina, y el establecimiento de medidas de prevención y minoración de la intrusión marina según la Instrucción de Planificación Hidrológica vigente. Así mismo, deberá quedar estimada la posible afección de esta intrusión marina sobre la «Charca de Suárez» en cuanto a sus características hidrológicas, botánicas y faunísticas.

12. La adecuación del Muelle Contradique para el atraque de barcazas de búnker queda totalmente descartada como una de las actividades de este PDI.

13. Cualquier afección que se produzca en el futuro sobre el litoral y las playas circundantes como consecuencia de las actuaciones recogidas en el PDI del Puerto de Motril deberá ser corregida por la Autoridad Portuaria mediante las medidas y actuaciones que sean necesarias.

14. En los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos en relación con las actuaciones de este PDI, entre la documentación a aportar para su inicio, se incluirá un apartado con una copia de esta resolución y una copia de los informes emitidos por la Junta de Andalucía y por la Dirección General de la Costa y el Mar de este Ministerio, durante el periodo de información pública y de consulta a las Administraciones afectadas.

15. Para los suelos donde se desarrollen o se hayan desarrollado actividades potencialmente contaminantes será de aplicación lo previsto al efecto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

i) Condiciones al Programa de Vigilancia Ambiental (PVA).

16. El EsAE incluye en su apartado 10 «Programa de Vigilancia Ambiental» (PVA) una serie de indicadores, cuya evolución se reflejará en los correspondientes informes, que en general tienen carácter anual y que se llevarán a cabo durante todo el periodo de

vigencia del PDI. En cada informe anual, deberá reflejarse la evolución de cada elemento ambiental afectado y su acercamiento o no a los objetivos ambientales de los planes y estrategias que le sean de aplicación, durante todo el periodo de aplicación del PVA.

17. Con independencia de que cada proyecto contemplado en este PDI tenga que someterse o no a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, todos los proyectos deberán incluir un adecuado PVA del que la Autoridad Portuaria de Motril deberá hacerse responsable.

18. En relación con el seguimiento de especies, además de lo establecido en el EsAE, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a. Deberán incluirse los resultados y las conclusiones del seguimiento propuesto por el promotor para determinadas especies de los espacios Red Natura 2000 ZEC «Acantilados y Fondos marinos Tesorillo-Salobreña (ES6140013) y ZEC «Acantilados y fondos marinos de Calahonda-Castell de Ferro (ES6140014)» en el apartado 7.2.1. «Efectos sobre la Red Natura 2000» del EsAE de la versión de agosto 2021. Asimismo, se analizará la evolución de los hábitats de interés comunitario que constituyen los objetivos de conservación de estos lugares.

b. Se incluirán seguimientos para las poblaciones de delfines mulares, delfines comunes y cachalotes durante las obras de la fase I y II, específicamente diseñados por expertos en la materia.

c. La Autoridad Portuaria colaborará, en la medida de sus posibilidades, con el órgano competente de la Junta de Andalucía en la realización de seguimientos específicos para el control y erradicación de especies de algas exóticas con o sin carácter invasor, en el tramo litoral comprendido entre las dos ZEC citadas anteriormente, ambas incluidas.

19. Durante las obras de dragado, se informará convenientemente al Servicio Provincial de Costas en Granada para que, en caso de que los materiales vayan a ser vertidos al mar, determine si son susceptibles de utilización y el lugar más idóneo.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 25.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a «Puertos del Estado» como órgano sustantivo, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 25.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de adopción o aprobación del plan o programa.

Madrid, 20 de mayo de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestaciones
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD).	Sí
Dirección General de la Costa y el Mar y Subdirección General para la Protección del Mar. (MITERD).	Sí
Centro Oceanográfico de Málaga. Instituto Español de Oceanografía – IEO. Ministerio de Ciencia e Innovación.	No
Dirección General de Marina Mercante. Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Subdirección de Medio Ambiente. ADIF Alta Velocidad.	No
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí

Consultados	Contestaciones
Subdirección General de Planificación. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Dirección General de Carreteras. Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Subdelegación del Gobierno en Granada.	No
Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta Andalucía.	Sí
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Infraestructuras y Explotación del Agua. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	No
Distrito Hidrográfico Mediterráneo. Agencia de Medio Ambiente y Agua. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	No
Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Junta de Andalucía.	No
Ayuntamiento de Gualchos.	No
Ayuntamiento de Motril.	No
Ayuntamiento de Salobreña.	No
Ayuntamiento de Vélez de Benaudalla.	No
Diputación Provincial de Granada.	No
Cofradía de Pescadores de Motril.	No
Ecologistas en Acción de Andalucía.	No
Conservación, Información y Estudio sobre Cetáceos (CIRCE).	Sí
Oceana. Oficina Central Europea.	No
SEO/BirdLife.	No
Sociedad Española de Cetáceos (SEC).	No