

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

7926 *Resolución de 23 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Nuevo acceso a Cádiz, dragado del puente sobre la Bahía en el término municipal de Cádiz, Cádiz.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado 3, Grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental), y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto

El proyecto se encaja dentro del plan de mejora de los accesos y transporte de la Bahía de Cádiz, mediante el diseño de un nuevo Canal de Acceso a los Astilleros de Puerto Real que, enlazando con los existentes, permita el paso de los buques por el tramo móvil del puente.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental del Ministerio de Fomento.

El objetivo final del Proyecto es dimensionar con criterios de riesgo/seguridad las áreas de navegación y flotación necesarias para el acceso de buques a la zona de astilleros de Puerto Real, entendiendo éstas según se establece en la ROM 3.1, un criterio que incluye no solo la definición física del área, sino los parámetros de operación relacionados con ella, que permiten conocer en que condiciones podrá ser utilizada con seguridad.

La definición correcta de un área de navegación o flotación precisa la determinación de los siguientes elementos:

La configuración geométrica de los espacios de agua y aéreos.

Los sistemas de señalización y balizamiento.

Las condiciones climáticas marítimas y atmosféricas límites que permitan la utilización de las áreas en función de los tipos de buques, sus dimensiones, el estado de carga o condiciones de maniobrabilidad.

Los requerimientos básicos de remolque, asociados a las condiciones normales de operación.

El proyecto se desarrollará en la Bahía de Cádiz en una zona comprendida entre Rota, el Puerto de Santa María, Puerto Real y Cádiz capital, en la provincia de Cádiz.

La construcción de un nuevo canal de acceso a los astilleros de Puerto Real, prestará servicio a los buques de mayor calado aéreo. Para asegurar la funcionalidad del canal será necesario un dragado de 3.823.140 metros cúbicos, a -11,50 m., con una superficie de 55 Has. con materiales en su mayoría de fangos, arenas finas y medias y materiales pliocénicos. El nuevo canal llevará asociado un nuevo sistema de balizamiento con varios elementos y asimismo se dispondrá de un sistema de defensas instaladas en las pilas del tramo levadizo del puente para proteger a los buques de un posible contacto con algunas de ellas.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La ubicación del proyecto en la Bahía de Cádiz, condiciona el medio físico a un medio marino y costero, destacando la flora y fauna bentónica, los recursos pesqueros, la avifauna, los espacios naturales y el patrimonio cultural.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas:

- a) Entrada documentación inicial: 27 de mayo de 2005.
- b) Comienzo de consultas previas: 17 de junio de 2005.
- c) Traslado de contestaciones: 20 de septiembre de 2005.
- d) Consultas previas: Se ha realizado un total de 25 consultas, habiéndose recibido 7 contestaciones de las que 6 corresponden a organismos oficiales y 1 de asociación ecologista.

Los aspectos mas significativos de las mismas son:

La Dirección General de Costas, comunica que con relación al material procedente del dragado se tomarán muestras del mismo para realizar ensayos físicos, químicos y ecotoxicológicos de acuerdo con las recomendaciones CEDEX, para evaluar los efectos de su vertido, así como se estudiará la posibilidad de utilización de ese material para realimentar las playas de la zona. Igualmente se deberán analizar los efectos del proyecto en las variaciones de propagación de la onda de marea.

La autoridad portuaria de la Bahía de Cádiz, incide en la necesidad de seguir las recomendaciones del CEDEX para la gestión del material procedente del dragado.

La Diputación de Cádiz traslada las sugerencias contenidas en el informe realizado por los técnicos del área de medio ambiente.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía remite un informe arqueológico conteniendo las cautelas a tener en cuenta en la realización del proyecto.

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, no se opone a la realización del proyecto, en cuanto se respeten las normas de vertido del material del dragado.

El Ayuntamiento de Cádiz comunica que la problemática ambiental estaría relacionada con la dinámica litoral, el dragado del fondo y vertido del material.

Ecologistas en Acción de Cádiz discute la necesidad y conveniencia del proyecto para solucionar los problemas de acceso a Cádiz.

El resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas, están relacionadas con el análisis de las respuestas recibidas, el inventario y caracterización del medio, teniendo en cuenta que el proyecto se desarrolla en un LIC, la identificación y valoración de los impactos, las medidas protectoras y correctoras, el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis, temas que han de estar presentes en el estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y las respuestas recibidas, se presentan en el siguiente cuadro:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Biodiversidad	—
Delegación del Gobierno en Andalucía	—
Dirección General de Costas	X
Autoridad Portuaria del Puerto de Cádiz	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía	X
Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación	—
Gestión del Medio Natural de la Junta de Andalucía	—

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección de Espacios Naturales de la Junta de Andalucía	–
Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía	–
Diputación Provincial de Cádiz	X
Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía	–
Instituto de Investigaciones Pesqueras de Cádiz	–
Instituto Español de Oceanografía	–
Ayuntamiento de Cádiz	X
Subdelegación del Gobierno en Cádiz	–
Ecologistas en Acción	X
Greenpeace	–
Asociación Amigos del Parque de la Bahía de Cádiz	–
Asociación Gaditana Defensa y Estudio de la Naturaleza	–
Círculo Juvenil de San Fernando	–
Colectivo Ecológista «La Plazuela»	–
Federación Pacifista Gaditana	–
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	–
A.D.E.N.A.	–

3.2 Información pública de estudio de impacto ambiental. Con fecha 16 de octubre de 2006 la Dirección General de Carreteras a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental incorpora el expediente de información pública del estudio de impacto ambiental, cuyo anuncio fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 18 de noviembre de 2006.

Terminado el plazo de información pública, se han recibido un total de 11 alegaciones de las que 9 corresponden a organismos oficiales y 2 a asociaciones ecologistas.

El día 10 de octubre de 2008, se recibió en esta Dirección General el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, con lo que comenzó, la elaboración de la presente declaración.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, indica que la actuación proyectada afecta a los terrenos pertenecientes al lugar de interés comunitario fondos marinos de la Bahía de Cádiz (código ES 6120009), en el que se encuentran dos hábitat de interés comunitario: Bancos de arena cubiertos permanentemente por aguas marinas poco profundas («Cymodoceetum nodosae»), código 1110, y llanos fangosos o arenosos no cubiertos de agua («Zorestetum noltii») código 1140.

Dichos hábitats no se verán afectados directamente por la construcción del canal, pero si pudieran serlo, sobre todo en la fase de obras, factor a considerar en el período de ejecución de las mismas.

Dado que la zona es rica en especies faunísticas, aconseja dicha Consejería, disponer de medidas compensatorias que contribuyan a garantizar la biodiversidad de los espacios naturales afectados y su fauna y flora. Además señala la bajo o nula toxicidad del material dragado, que permite su reciclaje y que el plan de vigilancia contenga medidas para prevenir y detectar incidencias negativas sobre los ecosistemas existentes, y la paralización inmediata de los trabajos en el caso de incidencias negativas.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía hace una descripción del medio físico y el arqueológico de la zona del proyecto, y debido a los materiales encontrados (cerámica común, etc.), solicita una serie de nuevas cautelas, mediante sondeos manuales y mecánicos, que han de realizarse por personal especializado, y comunicando los resultados a la Delegación Provincial de Cádiz.

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Pesca y Acuicultura, indica la existencia de gran cantidad de peces de gran interés pesquero en la Bahía de Cádiz, por lo que propone incorporar al proyecto medidas compensatorias que puedan paliar los posibles efectos negativos, por la

realización del dragado del nuevo canal (replacación controlada de las especies de mayor interés pesquero).

La Dirección General de Costas. Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico, indica que el resultado de los análisis de las muestras de los materiales a dragar, son en su mayoría de categoría I, o sea sedimentos no contaminantes, pero no son en general aptos para realimentar playas de la zona, y los materiales de categoría II, con contaminación por mercurio, no son recomendables para su vaciado en el mar.

La Dirección General de Biodiversidad hace una descripción de la zona e incide que las obras se ubican sobre hábitat naturales de interés comunitario de la Red Natura 2000, e indica algunas deficiencias sobre la forma de realización del dragado y el destino final de los materiales no reutilizados. Destaca el hecho, de que las principales afecciones han de tener lugar en la fase de construcción. En relación con las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, señala que es necesario realizar una estimación de las medidas preventivas y correctoras propuestas, con el objeto de ver si se minimizan de forma eficaz las afecciones a la Red Natura 2000, o si se genera un daño una vez aplicadas las mismas.

La autoridad portuaria de la Bahía de Cádiz, desde su punto de vista, informa favorablemente el estudio de impacto ambiental del proyecto básico del nuevo canal de acceso a los astilleros de Puerto Real.

La Secretaría General de Pesca Marina, el Instituto Español de Oceanografía y el Ayuntamiento de San Fernando, están de acuerdo con la realización del proyecto.

Ecologistas en Acción se oponen a la realización del tercer acceso, en base a que provocará la congestión del sistema viario actual, el desequilibrio territorial y el deterioro ambiental y urbano.

La Dirección General de Carreteras, contesta a las alegaciones recibidas de la forma siguiente:

El estudio de impacto ambiental analiza cada uno de los impactos que puede producir la actuación (calidad de las aguas, comunidades bentónicas, contaminación medio acuático, fauna no bentónica, recursos pesqueros, sedimentos, etc.), además de las variables ambientales, alternativas, opinión pública e información pública.

Las actuaciones propuestas, están alejadas de los límites de la ZEPA/LIC Bahía de Cádiz, y por otra parte del estudio realizado, no se desprende que las actuaciones propuestas vayan a afectar las orillas o las zonas terrestres del entorno.

El riesgo de impacto sobre el delfín mular (especie de interés) es temporal y reversible.

Dado que no se producen impactos significativos sobre el LIC fondos marinos de la Bahía de Cádiz, no se proponen medidas compensatorias.

El Programa de vigilancia ambiental se incluirá en el proyecto de construcción.

Las actuaciones arqueológicas durante la fase de dragado, zona de vertido y prospecciones subacuáticas, se recogen en las medidas preventivas y correctoras de los impactos sobre el patrimonio cultural, así como en el programa de vigilancia ambiental.

En relación con los materiales dragados, las consideraciones indicadas en las alegaciones, así como su eliminación o reutilización, están indicadas en el apartado de medidas preventivas y correctoras de los impactos derivados del depósito de materiales dragados y se cumplimentarán durante la ejecución de las obras.

El volumen del dragado del nuevo canal de navegación será de 3.823.140 metros cúbicos, de los que el 95% son sedimentos catalogados de Categoría I, o sea no contaminados, el resto de sedimentos a dragar 173.000 metros cúbicos (el 5% del total), son sedimentos de categoría II, contaminados. Los catalogados de categoría I, se podrán utilizar para regenerar playas o vertido al mar, en cuanto a los de categoría II, su utilización da opción a varias alternativas como aprovechamiento del material en obras portuarias, y vertido en alta mar, mediante autorización especial.

Contestando a Ecologistas en Acción, indica que lo que se evalúa en el estudio de impacto ambiental que está en información pública es el dragado del canal de navegación, no el proyecto de construcción del nuevo acceso a Cádiz, tramo puente de la Bahía, que ya se ha evaluado y tiene una declaración de impacto ambiental de fecha de marzo de 2003, y señala que no es aplicable al dragado del canal la Directiva 2001/42/CE, en

referencia a lo indicado por el grupo ecologista, y negando que el humedal Bahía de Cádiz coincide con los límites del Parque Natural Bahía de Cádiz, ni es protegido por el LIC fondos marinos de la Bahía de Cádiz, sino que corresponde al LIC Bahía de Cádiz, y es en el primero donde se sitúa la actuación.

Las conclusiones a que llega la Dirección General de Carreteras, indican que la mayor parte de las alegaciones son favorables a la realización del Canal, con la excepción de las realizadas por la Dirección General para la Biodiversidad, que mantiene dudas sobre la afección de las obras, y que considera necesario comprobar la eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas en relación con el espacio protegido.

Ecologistas en Acción establece reparos a la ejecución del nuevo canal, al que identifica con el nuevo puente, y al que se le indica:

El nuevo puente ya fue evaluado y por lo tanto, no es objeto de esta información pública.

El uso del nuevo canal es muy diferente al supuesto en la alegación, ya que el tráfico por el mismo será insignificante.

El alcance del proyecto básico sobre el que se realiza el estudio de impacto ambiental es el habitual en este tipo de documentos. En el proyecto de construcción se definirán las carencias señaladas en la alegación, y se recogerán todas las medidas preventivas y correctoras definidas en el estudio y el programa de vigilancia ambiental así como las características de las obras y destino del material dragado.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Para el dimensionamiento de las áreas de navegación se plantearon las siguientes alternativas:

Alternativa 1: Este trazado comienza una vez recorridos 1.200 m. por el canal de navegación de acceso al puerto, a partir de su paso frente al dique de San Felipe. Hay tres tramos de distinta dirección (dos curvos y uno recto) enfilando hacia la zona de astilleros.

Alternativa 2: Coincide al inicio con la alternativa 1, posteriormente presenta cuatro tramos, hasta llegar a la zona de astilleros.

Alternativa 3: Presenta las mismas características de la alternativa 2, pero con una curva en lugar de un área de reviro que facilitaría la navegación, tanto en operaciones de entrada como de salida.

Una vez analizadas las alternativas propuestas, el promotor ha adoptado la solución correspondiente a la alternativa 3, con las siguientes características:

Se propone ejecutar el dragado a una profundidad de -11,5 m. respecto a la BMVE o cero del puerto.

Se han analizado diez secciones correspondientes a idénticos tramos y analizado las anchuras estas varían entre 173 m., la menor y 358 m. la mayor, resultado de considerar una envolvente de las maniobras de entrada y salida.

De las 72 ha. que ocupará el canal, será necesario drenar 55 ha., para obtener la profundidad necesaria, estimándose en un volumen de 3.823.140 metros cúbicos el material drenado.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. En el proyecto a realizar, las posibles causas directas de impactos, están relacionadas con el dragado, los depósitos de los materiales dragados y la presencia del nuevo canal de acceso.

El dragado de sedimentos, sobre todo en la fase de ejecución, puede modificar la transparencia del agua, el incremento de la concentración de sólidos en suspensión y aportes de materiales contaminantes a la columna de agua., así como afección a los recursos explotables y patrimonio cultural.

Los depósitos de materiales dragados, pueden producir impactos en sus depósitos, cuando no son utilizados para realimentar playas.

La presencia del nuevo canal de acceso puede dar lugar a la modificación de la batimetría en la propagación de las ondas marinas y el oleaje.

En el estudio de impacto ambiental se hace un análisis de los posibles impactos y su valoración, como se indica en el siguiente cuadro:

Impactos	Valoración
Calidad de las aguas	Moderado.
Comunidades bentónicas	Moderado.
Fauna no bentónica	Moderado.
Recursos pesqueros	Compatible.
Espacios naturales	No significativos.
Depósito de materiales drenados	No significativos.
Equilibrio morfológico del litoral	No significativo.

5. Condiciones al proyecto

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el estudio de impacto ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se ha estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las medidas correctoras mencionadas anteriormente.

Se realizarán las medidas preventivas y correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, en especial las relacionadas con la prevención de impacto por las obras de dragado a realizar; la prospección y control arqueológico anterior a las mismas (prospección arqueológica intensiva y protección en caso de nuevos hallazgos); y la adecuada utilización del material de dragado.

Se realizará un estudio detallado a posteriori de su aplicación, de las medidas preventivas y correctoras aplicadas en la realización del proyecto, para comprobar su eficacia en relación con su efecto de minimización de impactos sobre la Red Natura 2000, tal como solicita la Dirección General de Biodiversidad.

Todas las propuestas indicadas en el estudio de impacto ambiental y documento de información pública, y aceptadas por la Dirección General de Carreteras, han de estar incorporadas en el proyecto de construcción del canal.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El proyecto de construcción incorporará para el seguimiento y control de los impactos, un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un protocolo de actuación que integre en el entorno, la utilización del material drenado no tóxico, asimismo se comprobará la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, y correctoras, además de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

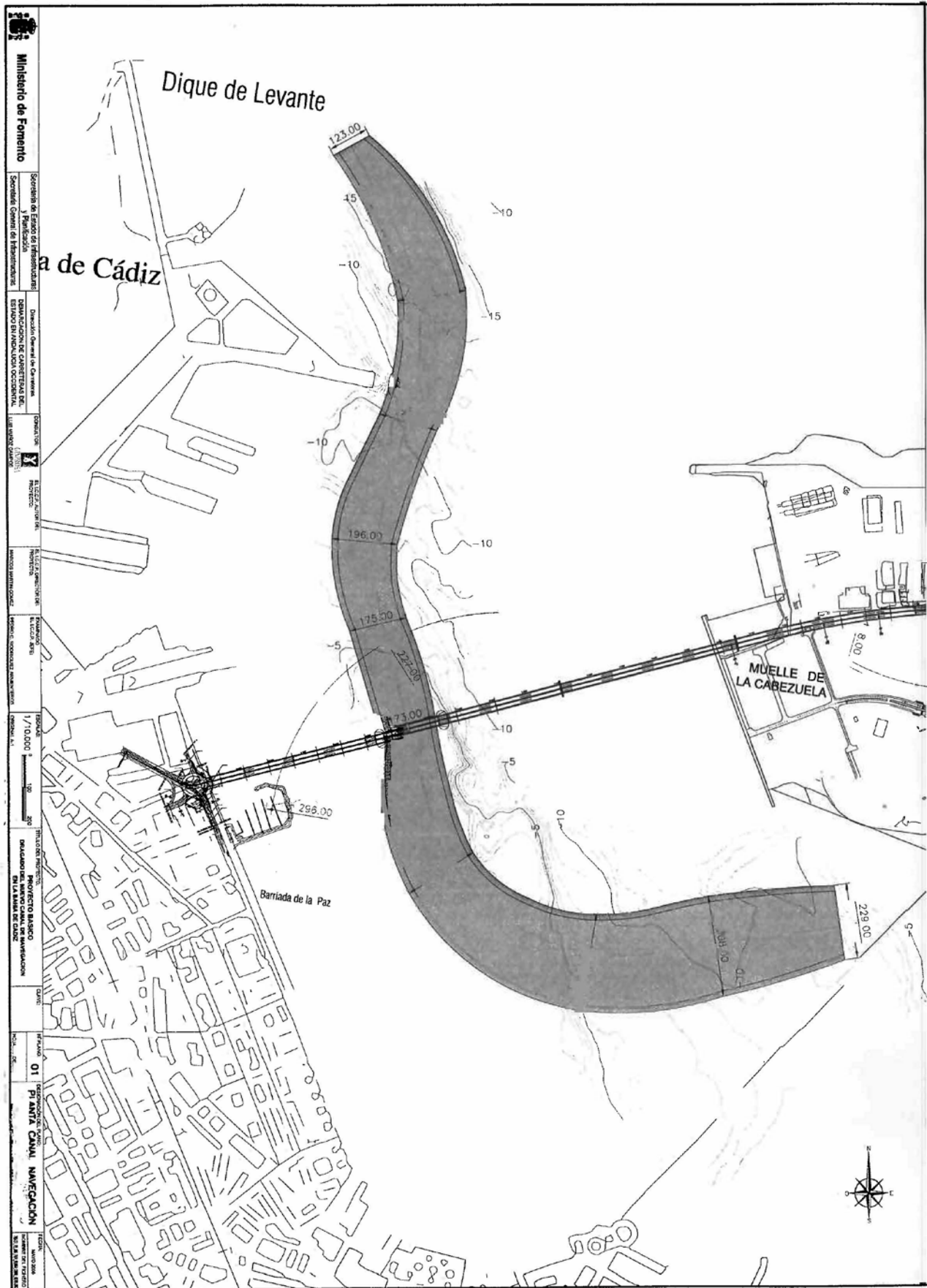
La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del referido proyecto, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 3 y en las condiciones señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 23 de abril de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-7926