

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

16851 *Resolución de 13 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Nueva terminal de contenedores de Cádiz.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del Grupo 9 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la misma.

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. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la construcción de una terminal de contenedores que permita dotar al puerto de mayor funcionalidad en los tráficos portuarios de la Dársena de Cádiz ciudad y satisfacer las demandas actuales y futuras. Los objetivos del proyecto son:

Separación del tráfico de mercancías del de pasajeros en la Dársena de Cádiz, para resolver los problemas de seguridad, operatividad e imagen derivados de la mezcla de tráficos.

Impulso del tráfico de contenedores para aumentar la competitividad del Puerto de la Bahía de Cádiz (pasar de 100.000 a los 450.000 TEUs/año)

Consolidación del Puerto como motor socioeconómico de la bahía.

Mejora ambiental de la bahía por aumento de la tasa de renovación de sus aguas.

La zona de estudio se localiza en la zona de la Dársena de Cádiz ciudad, del Puerto de la Bahía de Cádiz, en el término municipal de Cádiz. La nueva terminal se situará, en parte, sobre las instalaciones de la Estación de limpieza y desgasificación (Planta DELTA) actualmente en desuso, limitando por el oeste con el actual Dique de Levante y por el sur con el muelle de Armamento n.º 5.

La terminal de contenedores estará constituida por:

Una explanada de 38 ha y anchura media de superficie de tierra de 425 m, realizada mediante relleno general con material procedente de dragados y préstamos terrestres, además de un relleno seleccionado de 1,00 m de espesor.

Un muelle exterior a la dársena de 1.065 m de longitud con orientación NNW y 16,00 m de calado. La línea de atraque se podría aumentar en un futuro hasta 1.780 m con la construcción del muelle interior de 715 m.

Un dique de abrigo de 305 m de longitud localizado en el límite Norte de la Terminal, tipo S, con un talud 5,5/1 en el lado mar y talud 2/1 en el lado tierra y apoyado en el Dique de Levante existente.

Un dique sur de cierre de unos 280 m de longitud, necesario para la contención del relleno en la fase I (a la que luego se hará referencia), con un núcleo todo uno y con talud de inclinación 2/1 en ambos lados.

Adicionalmente, el proyecto contempla la ampliación y profundización del canal de acceso y el área de maniobras para que los grandes buques portacontenedores puedan maniobrar y revirar. Se prevé un dragado general hasta la cota -13,00 m en la zona de transición, -14,50 m en la zona de reviro y -16,00 m en frente del muelle. El volumen total de material dragado se estima, según datos del proyecto, en 3.856.533 m³.

El proyecto se ejecutará en dos fases:

1.ª fase: construcción de 550 m de muelle (15 cajones), el dique de abrigo de 305 m de longitud y una mota sur de cierre de 280 m. Incluye el relleno de 20 ha de explanada.

2.ª fase: construcción de 500 m de muelle (12 cajones) y el relleno de 18 ha de explanada

Con el fin de conseguir una adecuada cimentación para la construcción del muelle de cajones y de los diques (dique en S y dique Sur para la fase I), será necesario eliminar el material de baja capacidad portante (fangos) que será vertido al mar. Las cotas de dragado serán de -19 m en la primera fase y -17,50 m en la segunda. El volumen total de este dragado en zanja asciende a 1.376.052 m³. En el cuadro siguiente figuran las cotas de dragado asociadas a la construcción de cada estructura proyectada:

Estructura	Cota de dragado (m)
Muelle.	-19 en 1.ª fase -17,50 en 2.ª fase
Dique de abrigo.	-13
Dique sur.	-16

El proyecto estima el volumen de préstamos necesarios para la construcción de las diferentes estructuras y el relleno seleccionado de la explanada en 889.570 m³, que procederá de canteras y graveras debidamente autorizadas.

Se propusieron tres alternativas de ubicación de la nueva terminal:

Alternativa 1: Exterior Norte. Consiste en la creación de una nueva dársena al Norte de la dársena comercial del Puerto de Cádiz, compuesta por una obra de abrigo exterior con la bocana orientada hacia el Este. La futura terminal de contenedores estaría adosada a la terminal de contenedores existente.

Alternativa 2: Dique de Levante. Consiste en la creación de una terminal de contenedores al Este de la dársena comercial del Puerto de Cádiz, adosada al actual dique de Levante, con la línea de atraque principal en el exterior.

Alternativa 3: Cabezuela Oeste. Consiste en la creación de una explanada al Norte del Bajo de la Cabezuela, adosada a la frontera Norte de la Factoría de Dragados Off-Shore, con la línea de atraque al Oeste.

Tras el análisis multicriterio de las alternativas, se concluyó que la alternativa 2 es la más viable tanto desde un punto de vista técnico como ambiental.

El proyecto incluye un estudio de alternativas para la construcción del muelle:

Alternativa 1: muelle de cajones flotantes de hormigón armado.

Alternativa 2: muelle de tablestacas.

Alternativa 3: muelle de pilotes.

En el análisis multicriterio se analizan estas alternativas desde diversos puntos de vista (constructivos, económicos, ambientales...) y se llega a la conclusión de que la alternativa de cajones flotantes de hormigón armado es la solución óptima. Desde el punto de vista ambiental esta solución tiene la desventaja de un mayor volumen de dragado que la solución de pilotes (pero menor que la de tablestacas) y la ventaja de que no es necesaria la realización de una mota previa a la construcción del muelle, con lo que se evita la turbidez generada por esta operación.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El ámbito de actuación se localiza en la Bahía de Cádiz, dentro de la cual se distinguen tres sectores: la Bahía externa situada al norte del Estrecho de Puntales y conectada al Océano Atlántico, donde irá situada la nueva terminal de contenedores; el Sector central, correspondiente al Estrecho de Puntales y que conecta la Bahía externa con la interna; y la Bahía interna, situada al sur y sureste del Estrecho de Puntales.

Los enclaves de mayor interés natural en el ámbito de estudio son los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES6120009 Fondos marinos de la Bahía de Cádiz que coincide con la ubicación del proyecto y el LIC y zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000140 Bahía de Cádiz, situado en las inmediaciones del proyecto.

El Parque Natural Bahía de Cádiz, con un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), es un espacio declarado como ZEPA y LIC del mismo nombre, así como sitio RAMSAR (lista de Humedales de Importancia Internacional), especialmente como hábitat de aves acuáticas.

Respecto a los hábitats de interés comunitario presentes ubicados fuera de la Red Natura 2000 destaca el hábitat 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda.

Desde el punto de vista biológico, la Bahía de Cádiz puede considerarse como una frontera convergente entre los ecosistemas marino y terrestre. A este respecto, el medio marino se puede considerar de mayor relevancia, ya que el ecosistema terrestre se encuentra fuertemente antropizado, a excepción de la zona de marisma, la cual, junto con las salinas de la Bahía de Cádiz, constituye una de las zonas húmedas de mayor valor ornitológico a nivel europeo e internacional.

En cuanto a las comunidades bentónicas afectadas directamente por el proyecto, se trata de biocenosis de sustrato blando, que conforma la generalidad del fondo submareal. En este sentido, destacan las poblaciones de pequeños poliquetos tubícolas, equinodermos ofiuroides, moluscos bivalvos («*Corbula giba*»), y crustáceos anfípodos y cumáceos («*Iphinoe trispinosa*») en zonas arenofangosas. Destacar, asimismo, la presencia de praderas de seba («*Cymodocea nodosa*») situadas en las inmediaciones de las playas de Valdelagrana y de Levante.

En lo que respecta al patrimonio cultural, el área de actuación está englobada en la zona de servidumbre arqueológica Bahía de Cádiz (Resolución de 17 de enero de 2008, de la Dirección General de Bienes Culturales, publicada en el BOJA nº 63 de 1 de abril), y en la Zona Arqueológica «Canal de entrada al Puerto de Cádiz» (Resolución de 17 de enero de 2008 de la Dirección General de Bienes Culturales, publicada en el BOJA nº 48 de 10 de marzo).

3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Entrada de la documentación inicial.—Con fecha 7 de agosto de 2008 se recibe el documento ambiental del proyecto Nueva terminal de contenedores de Cádiz, iniciándose así su tramitación ambiental.

Detectados algunos errores, el promotor elabora un nuevo documento ambiental que sustituye al anteriormente enviado y que tiene entrada en la Dirección General de Calidad

y Evaluación Ambiental el 17 de octubre de 2008. El cambio más significativo se refiere al volumen de dragado del canal de acceso, que pasa de 4.800.000 m³ a 2.800.000 m³.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—Con fecha 4 de noviembre de 2008 se inicia el periodo de consultas a las instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto, para decidir sobre la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Una vez terminado el plazo establecido para las consultas y a la vista de algunas de las respuestas recibidas, el promotor del proyecto consideró necesario aportar documentación complementaria al documento ambiental para que fuese tenida en cuenta por las administraciones y organismos consultados. Esta documentación (Adenda al documento ambiental) consistía en una síntesis de los aspectos ambientales que considera relevantes y su desarrollo en trabajos adicionales a los incluidos en el documento inicial.

Del mismo modo que el documento ambiental, la Adenda fue sometida a consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto, con fecha 7 de abril de 2009.

En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos que fueron consultados en las dos fases de consultas, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas	
	1.ª fase	2.ª fase
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.		X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X	X
Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento. Instituto Español de Oceanografía del Ministerio de Ciencia e Innovación. Subdelegación del Gobierno en Cádiz.	X	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X	X
Dirección General de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.		X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.		
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.		
Junta Rectora del Parque Natural de la Bahía de Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.		
Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.	X	X
Delegación Provincial de Cultura en Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	X	X
Dirección General del Laboratorio de Biología Marina de la Facultad de Biología de la Universidad de Sevilla.		
Diputación de Cádiz. Ayuntamiento de Cádiz.	X	
WWF/ADENA (Madrid). SEO/Birdlife (Madrid). Ecologistas en Acción-Verdemar.		
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza (Málaga). Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN). Asociación de Amigos del Parque Natural de la Bahía de Cádiz (Cádiz). Colectivo Ecologista La Plazoleta (Cádiz).	X	

Con fecha 11 de noviembre de 2009 se recibe, a través de la DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, la

respuesta fuera de plazo de la DG de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

1.ª Fase de consultas.—La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que la alternativa propuesta es la que menos afecta a las playas adyacentes y que las medidas contempladas de vigilancia ambiental sobre la evolución de la costa son correctas. Indica que deberá realizarse un análisis físico-químico de las arenas a dragar y que si se concluye que son adecuadas para realimentar las playas próximas, se deberán verter en las zonas que ese organismo indique.

La DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, basándose en el informe del Servicio de Gestión del Medio Natural, comunica que la solución adoptada puede afectar indirectamente al LIC «Fondos Marinos de la Bahía de Cádiz», tanto por su proximidad geográfica como por el impacto sobre las corrientes marinas, el transporte de sedimentos o el oleaje.

La DG de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía informa favorablemente la alternativa seleccionada siempre que se cumplan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que figuran en el documento ambiental. Por el contrario, desaprueba las otras dos alternativas planteadas por su afección a la dinámica litoral de sus respectivos entornos, que según indica, son de interés prioritario para el sector pesquero.

La Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa que el área de actuación está englobada en la zona de servidumbre arqueológica Bahía de Cádiz y en la zona arqueológica Canal de entrada al Puerto de Cádiz. Considera que durante la fase de ejecución se puede afectar negativamente el patrimonio arqueológico subacuático, tanto con las operaciones de dragado que provocarán la destrucción total o parcial de aquellos yacimientos o bienes muebles presentes, como con el relleno que supondrá el recubrimiento de los mismos. Insta a la adopción de medidas correctoras que salvaguarden el patrimonio de la zona y establece una serie de medidas cautelares consistentes en prospecciones geofísicas de toda la superficie marítima objeto de actuación y la posterior comprobación de las anomalías detectadas; sondeos puntuales; control arqueológico en draga y en las zonas de vertido; y prospecciones arqueológicas subacuáticas de la zona dragada una vez finalice la obra.

La Diputación de Cádiz muestra su conformidad con la alternativa elegida debido principalmente a su ubicación en una zona degradada y en desuso, que de esta manera tendría la posibilidad de sanearse. No obstante, considera que la ejecución del proyecto puede afectar a los espacios naturales protegidos próximos debido a la posible modificación de las corrientes marinas y de la calidad de aguas de la Bahía. Del mismo modo, considera que pueden verse afectadas las playas y marismas de la Bahía de Cádiz donde se encuentran especies amenazadas, que relaciona. Destaca la posible afección al delfín mular, especie incluida en los anexos II y IV de la Directiva Hábitat 42/30/CEE y catalogada como «vulnerable» según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas R.D. 439/1990, de 30 de marzo.

AGADEN se opone al proyecto porque considera que las previsiones futuras que justifican su ejecución no se ajustan a la realidad. Discrepa con el objetivo pretendido de mejora ambiental de la bahía, con los impactos positivos de las operaciones de dragado que favorecerían el intercambio de aguas en la bahía y con que la mayor afección se produciría sobre la playa de Valdelagrana, pues consideran que se producirá sobre la playa de Levante (Punta de los Sabaneses). Critican la simplicidad con la que el documento ambiental describe la hidrodinámica de la bahía y analiza las modificaciones que podrían producirse.

Concluye su informe proponiendo el sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental y solicita un análisis en profundidad de todos los factores físicos, químicos y biológicos relacionados, así como un estudio exhaustivo de las posibles afecciones en el

entorno de la bahía y no sólo de la zona de actuación, que podrán causar la modificación de la anchura y profundidad de canal de acceso al interior de la bahía.

La Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento indica que ningún aspecto del proyecto afecta a sus competencias.

2.ª Fase de consultas.—La DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino informa que el LIC (ES6120009) Fondos Marinos de la Bahía de Cádiz coincide con la ubicación del proyecto y que el LIC/ZEPA (ES0000140) Bahía de Cádiz será afectado de forma indirecta. Señala que en ambos casos no se han detectado impactos indirectos sobre hábitat incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, pero que potencialmente sí podría afectarse al hábitat de interés comunitario 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda, ubicado fuera de la Red Natura 2000. Relaciona el resto de espacios naturales protegidos susceptibles de ser afectados por el proyecto: el Parque Natural Bahía de Cádiz, el Humedal de Importancia Internacional-RAMSAR Bahía de Cádiz y la IBA n.º 251 Bahía de Cádiz.

También indica las especies protegidas potencialmente afectadas, destacando la cigüeña negra («*Ciconia nigra*») «en peligro de extinción» y el águila pescadora («*Pandion haliaetus*») vulnerable según el Catálogo Español de Especies Amenazadas, ambas incluidas en el anexo IV de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad; y la tortuga boba («*Caretta caretta*») especie prioritaria incluida en los anexos II y V de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

Tras identificar los principales impactos sobre la biodiversidad estima que el proyecto puede generar importantes afecciones sobre el LIC Fondos marinos de la Bahía de Cádiz y el LIC/ZEPA Bahía de Cádiz debido fundamentalmente a que las actuaciones pueden inducir modificaciones en la funcionalidad de estos espacios. Por ello, considera necesario someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental y establece los aspectos que debe contemplar el estudio de impacto ambiental: adecuada evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 (incidencia sobre hábitats, especies y procesos naturales), análisis de los impactos acumulativos y/o sinérgicos con otras actuaciones, evaluación de la viabilidad de la alternativa 0, justificación del proyecto avalada por datos relativos a las mejoras sobre el tráfico marítimo, la socioeconomía y la calidad ecológica de la bahía de Cádiz, y planteamiento de alternativas para la obtención de sedimentos por si el material de dragado no fuese suficiente. Finalmente, considera imprescindible que se profundice en la afección a los cetáceos por el incremento del tráfico marítimo y por la contaminación acústica

La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que la documentación presentada justifica la ausencia de afección a la playa de Valdelagrana y a la desembocadura del río San Pedro, y que no es previsible que se produzcan impactos significativos sobre las comunidades marinas, al no verterse el material dragado al mar. Considera que la propuesta de medidas preventivas y correctoras es correcta y concluye que no es necesario someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental.

La DG de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento indica que, dado que el proyecto se ubica en zona de responsabilidad de la Capitanía Marítima de Cádiz, el promotor deberá seguir las instrucciones relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima en todas las actividades de dragado, balizamiento, movimiento de equipos marinos o medios de remolque.

La DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera que la ejecución del proyecto no producirá incidencia significativa sobre la integridad del LIC fondos Marinos de la Bahía de Cádiz.

Posteriormente, remite el informe elaborado por la DG de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales. Este organismo critica que la Adenda no ha tenido en cuenta las directrices sobre instalaciones portuarias establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz, relativas a la justificación de la conveniencia y necesidad de la actuación, en función de su incidencia en el territorio, y a la recomendación de derivar los incrementos de tráfico de mercancías hacia la dársena de la Cabezueta.

Por otra parte, no descarta la incidencia ambiental de las actuaciones sobre el medio, debida a las características y dinámica del medio físico y a la potencial repercusión del proyecto en los valores ambientales que motivaron la designación del LIC fondos marinos de la Bahía de Cádiz. En este sentido considera que, dada la probabilidad de existencia del hábitat de interés comunitario 1160 Grandes calas y bahías poco profundas en la zona de actuación, será necesario realizar estudios de localización, análisis y valoración de su posible afección. Solicita también un estudio de la caracterización bionómica del fondo marino y profundizar en la evaluación del posible impacto ocasionado sobre las especies presentes en el ámbito de estudio que estén incluidas en los anexos de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Opina que el proyecto debería someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental por su afección tanto directa como indirecta al LIC fondos Marinos de la Bahía de Cádiz. También indica que el proyecto cumple varios de los criterios establecidos en el anexo III del RDL 1/2008 sobre los que basar la decisión de su sometimiento.

Finalmente, critica la ausencia de una evaluación de los efectos acumulativos y/o sinérgicos con otros proyectos destacando el proyecto «Trazado y construcción del nuevo acceso a Cádiz: puente sobre la Bahía, cuyas operaciones de dragado coinciden parcialmente con las del proyecto de referencia.

La DG de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía se ratifica en su informe de respuesta a la 1.ª fase de consultas reiterando su preferencia por la alternativa 2.

La Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura considera que, a pesar de que el área de actuación se sitúa dentro de la zona de servidumbre arqueológica Bahía de Cádiz y la zona arqueológica Canal de entrada al puerto de Cádiz, no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, siempre que se cumplan las medidas cautelares descritas en el informe y el articulado de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía que le sea de aplicación. Las medidas propuestas son las mismas que las señaladas en su informe de respuesta a la 1.ª fase de consultas, salvo la solicitud de completar el estudio geofísico realizado.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.—El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 22 de julio de 2009, comunicándole además la decisión de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se incluía una copia de las contestaciones recibidas, así como los aspectos más relevantes que debería contemplar el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental de la Nueva terminal de contenedores de Cádiz al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 300, de 14 de diciembre de 2009.

Simultáneamente, en cumplimiento del artículo 9.3 del RDL 1/2008, el órgano sustantivo notificó el inicio de la información pública a las Administraciones públicas afectadas, que previamente habían sido consultadas, informando del plazo para presentar alegaciones y observaciones. Además, amplió la consulta a Puertos del Estado del Ministerio de Fomento, a la DG de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, a Greenpeace, a la Federación Ecologista Pacifista Gaditana y a Purificación González de la Blanca, que previamente había solicitado ante el órgano sustantivo la consulta de toda la documentación relacionada con la ampliación del puerto de Cádiz.

Con fecha 10 de mayo de 2010, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz remitió a la DG de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública del proyecto.

Durante el periodo de información pública se han recibido doce informes procedentes de la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; de la DG de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento; del Instituto Español de Oceanografía del Ministerio de Ciencia e Innovación; de la DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía; de la Dirección de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía; de la Delegación Provincial en Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía; de la Diputación Provincial de Cádiz; del Ayuntamiento de Cádiz; de Ecologistas en Acción; de AGADEN; del Grupo Municipal de Izquierda Unida del Ayuntamiento de Cádiz; y de Purificación González de la Blanca.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes y alegación, así como las respuestas del promotor a los mismos:

La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera la alternativa elegida como la de menor afección a las playas del entorno ya que sólo afectará escasamente a la playa de Valdelagrana. No obstante indica que la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz será la encargada de acometer medidas correctoras para su restauración en caso de detectarse impactos imprevistos.

El promotor afirma que los posibles efectos sobre esa playa serán controlados mediante el seguimiento de la evolución de la línea de costa en el extremo Sur de la playa de Valdelagrana y la monitorización de la evolución de la dinámica de la desembocadura del río San Pedro mediante un sistema de video-imágenes. Asume la adopción de medidas correctoras en caso de detectarse efectos negativos no previstos sobre la playa de Valdelagrana.

Señala que el dragado deberá ejecutarse en colaboración con esa Dirección General, que será la que decida qué parte de los materiales dragados se usarán para realimentar las playas, como compensación a la ocupación del dominio público marítimo terrestre.

El promotor Indica que el material dragado procedente de la ampliación del canal de navegación está destinado al relleno de la explanada de la nueva terminal. No se pronuncia sobre la colaboración con ese organismo durante el dragado pero ofrecen otra posibilidad de colaboración que permitiría a ese organismo ahorrarse los gastos de la movilización del equipo de dragado en sus actuaciones de alimentación de playas.

En relación con el incremento de la turbidez debido al relleno, recomienda el uso de cortinas antiturbidez en el caso que los sólidos en suspensión superen los valores previstos.

El promotor informa que para impedir que la turbidez de las aguas sobrepase los valores permitidos, está prevista la colocación de una cortina antiturbidez durante el relleno. Asimismo, proponen un nuevo punto de muestreo de la calidad de las aguas en las proximidades de las praderas de fanerógamas frente a la playa de Valdelagrana, con periodicidad semanal o diaria. Señalan que en caso de detectarse incrementos en la turbidez del agua debidos al dragado que pudieran afectar a las praderas de fanerógamas, se modificará el programa de trabajo para minimizar esa afección.

La DG de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento presenta dos escritos:

En el primero de ellos pospone su valoración hasta que el promotor solicite informe a la Capitanía Marítima de Cádiz sobre la ubicación e idoneidad del lugar de vertido en alta mar, de las cantidades dragadas definidas en el proyecto para cada solución de construcción de muelle propuesta (de cajones, de tablestacas y de pilotes) siendo todas ellas superiores a 650.000 m³. La ejecución de la solución finalmente adoptada, muelle de cajones flotantes de hormigón armado, implica la realización de un dragado de 941.808,494 m³.

En el segundo informe se reitera lo solicitado en consultas previas y añade que las operaciones de dragado y su posterior vertido al mar deberán seguir el procedimiento estipulado en el artículo 131 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés Comercial.

El promotor informa que con fecha 29 de enero de 2010 se solicitó a la Capitanía Marítima el punto de vertido de los materiales no aptos para el relleno y asume el cumplimiento de las consideraciones del otro escrito.

El Instituto Español de Oceanografía considera que el proyecto no afectará ni a los recursos pesqueros ni a la fauna marina existente.

La DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, recopila los informes de la Delegación Provincial en Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente, de la DG de Medio Natural y de la DG de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales y basándose en ellos elabora su informe.

El citado organismo considera que la alternativa elegida es la que presenta un mejor comportamiento ambiental, ya que se localiza en una zona ambiental degradada constituida por fondos fangosos sin presencia de especies protegidas o de especial interés. Destaca que el canal de acceso está parcialmente incluido en el LIC «Fondos marinos de la Bahía de Cádiz» y que podría verse afectado indirectamente el Parque Natural «Bahía de Cádiz», aunque con las medidas adoptadas la afección sería poco significativa.

No obstante, apunta una serie de consideraciones a tener en cuenta en la ejecución del proyecto:

Instalación de barreras antiturbidez en torno a la zona de vertido del material dragado y si en la zona de succión se afectase a las praderas de fanerógamas, se deberían también instalar barreras en esta zona; programación durante el tiempo previsto de dragado periodos de parada de estas labores, para evitar que la turbidez pueda afectar a las praderas de fanerógamas; incluir en el PVA un Protocolo de vigilancia global del estado de estructura y conservación del hábitat 1160 grandes calas y bahías poco profundas; control en el PVA de la posible afección a la calidad de las aguas marinas; condiciones sobre los vertidos; al desagüe de las aguas pluviales; medidas para el seguimiento de la evolución de la línea de costa, con especial atención a toda la desembocadura del río San Pedro, y no sólo de su extremo sur; inclusión en el PVA de algún indicador de la recuperación biológica de la zona dragada del canal de acceso; minimizar el impacto por contaminación lumínica de la urbanización de la explanada; condiciones y legislación en vigor sobre los residuos de construcción y demolición generados en la fase de construcción.

El promotor asume la mayoría de las condiciones; en el caso de algunos impactos para los que en la alegación propone que sean objeto de control y seguimiento en el PVA, el promotor indica que no se producirán afecciones (calidad de las aguas marinas, hábitat 1160, estabilidad de la playa de Valdelagrana y desembocadura del río San Pedro,...). Las observaciones sobre estas afecciones se han tenido en cuenta en el condicionado de esta declaración.

La Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía constata la inclusión en el estudio de impacto ambiental de las medidas cautelares sugeridas en consultas previas. No obstante, considera que los estudios geofísicos realizados no son concluyentes porque están pendientes de la revisión de anomalías y del estudio de los registros del Sonar de Barrido Lateral. Recomienda realizar los sondeos con medios mecánicos, realizando el control arqueológico a bordo de la draga y aprovecha para recordar el necesario cumplimiento del Reglamento de Actividades Arqueológicas. Por último, sugiere la utilización de dragas con rejillas para facilitar el control arqueológico.

El promotor informa que en fechas posteriores se revisarán las anomalías detectadas mediante inmersión y que el resultado se comunicará a ese organismo. Acepta el resto de sugerencias propuestas.

La Diputación Provincial de Cádiz establece una serie de condiciones: tener en cuenta en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) los posibles efectos indirectos de las operaciones de dragado sobre las poblaciones cercanas de praderas de fanerógamas marinas en la playa de Valdelagrana; controlar la acumulación de sedimentos en la desembocadura del río San Pedro; revisión, actualización y adecuación del Plan de Contingencias del Puerto de Cádiz a las nuevas características del Puerto; reducción del

alumbrado a los niveles mínimos recomendados a efectos de minimizar el impacto sobre la fauna y el paisaje; y la elección de la técnica de dragado que garantice la menor resuspensión de los sedimentos posible.

El promotor asume las condiciones. Respecto al alumbrado, informa que el proyecto no contempla la superestructura de la Nueva Terminal y que cuando el Concesionario de la misma redacte el Proyecto para la Explotación de la Nueva Terminal, deberá analizar el efecto de la iluminación sobre la fauna y el paisaje.

El Ayuntamiento de Cádiz recomienda acondicionar una zona para el almacenamiento temporal de los residuos generados durante la obra y la correcta gestión de los mismos estableciendo contratos con gestores y entidades autorizadas. Solicita que los vehículos que transporten material de préstamo o de dragado circulen con la debida protección de la caja al objeto de evitar derrames de residuos en la vía pública.

El promotor acepta las recomendaciones relativas a residuos y protección contra los derrames en la vía pública.

Sugiere el establecimiento de un plan de tráfico que deberá ser consensuado con la Delegación de Tráfico, Alumbrado y Protección Civil del Ayuntamiento de Cádiz, para minimizar la incidencia sobre la movilidad en la ciudad.

El promotor se compromete a consensuar con la Delegación de Tráfico, Alumbrado y Protección Civil del Ayuntamiento de Cádiz un Plan de Tráfico para los vehículos que tengan origen/destino las obras de la terminal de contenedores.

Recomienda desarrollar un plan de actuación específico para la minimización de las partículas en suspensión (PM10).

El promotor indica que debido a la naturaleza de los sedimentos marinos y al ciclo de operaciones de dragado y vertido del material de relleno, no se producirán emisiones significativas de PM10 a la atmósfera.

El Grupo Municipal de Izquierda Unida (IU) en el Ayuntamiento de Cádiz opina que la nueva Terminal está sobredimensionada y que no se ajusta a las necesidades reales del Puerto, que además compite con los puertos de Algeciras, Tánger-Med y Sevilla. Por ello, y dada su potencial afección al LIC fondos marinos de la Bahía de Cádiz y a la lámina de agua, considera que es contraproducente la ejecución de una infraestructura que corre el riesgo de quedar infrutilizada.

El promotor alude a la finalidad que se pretende con esta nueva infraestructura portuaria. Indica que las dimensiones de la terminal responden a su adecuación a las nuevas necesidades -sobre todo longitud de atraque y calado de los muelles- y a garantizar el cumplimiento de las expectativas. Respecto a la competencia con otros puertos indica que el mercado al que atienden los puertos mencionados (tráficos de contenedores en tránsito) es diferente al que se pretende potenciar (tráfico de importación y exportación).

En cuanto a la afección al LIC, remiten al informe del órgano ambiental autonómico donde se indica que el proyecto no afecta a la integridad del LIC.

Califica de optimista el análisis de los impactos del estudio de impacto ambiental y destaca que en algunos casos resulta insuficiente (impacto sobre el patrimonio arqueológico, impacto acumulativo con la construcción del nuevo puente sobre la bahía, impacto por tráfico terrestre).

El promotor manifiesta su desacuerdo con el alegante y argumenta cada una de las valoraciones efectuadas sobre esos impactos.

Considera que los efectos positivos en la actividad económica y la creación de empleo, así como la recuperación de los muelles más cercanos a la ciudad para el tráfico de cruceros, no justifican el relleno desmesurado.

El promotor informa que la nueva terminal se proyecta reutilizando infraestructuras portuarias preexistentes y obsoletas (planta de desgasificación) y su dimensión es la mínima necesaria para viabilizar una inversión en capital fijo portuario al servicio del tráfico de contenedores.

Opina que la relación con la ciudad debe resolverse de mejor forma, especialmente los accesos.

Estima que la relación con la ciudad se mejora al apartar los tráfico de contenedores y el tráfico RO-RO del Muelle Ciudad y de la Dársena Comercial y sustituirlos por el tráfico

de cruceros que genera menos ruido y emisiones, reduce el impacto paisajístico y potencia el turismo dada su cercanía al casco histórico.

Critica la ausencia de estudios sobre movilidad terrestre tanto en fase de construcción como de explotación. Opina que no se ha valorado el impacto del tráfico de acceso a la terminal. También considera insuficiente la información relativa al transporte de maquinaria y de los materiales para la construcción, al tráfico generado por el transporte de contenedores (que estiman en 1.000 camiones/día) y a la nueva conexión ferroviaria a la dársena de la ciudad.

El promotor reconoce que no se dispone de un estudio de tráfico previo pero considera que tanto el proyecto técnico como el estudio de impacto ambiental aportan información suficiente para valorar estos impactos y concluir que serán poco significativos atendiendo al tráfico esperado y a la puesta en servicio de accesos al Puerto que evitan el casco histórico, además del desdoble del ferrocarril.

En línea con lo anterior, manifiesta su preferencia por la ubicación de la terminal en la zona de La Cabezuela por contar con un nuevo ramal ferroviario.

El promotor aclara que La Cabezuela-Puerto Real ya no satisface los requisitos mínimos para el desarrollo de una terminal de contenedores viable ya que la mayoría de la línea de atraque está ocupada para otros usos portuarios (tráfico de graneles, dragados off-shore, astilleros) y está dimensionada para buques de menor calado y carece de una forma adecuada y superficie mínima para poder dar servicio de almacenamiento y logística.

Opina que el puerto de Cádiz necesita una conexión ferroviaria permanente, sobre todo teniendo en cuenta el futuro movimiento de contenedores.

Informa que ya está acordado con ADIF un nuevo trazado ferroviario de acceso a la nueva terminal de contenedores.

Ecologistas en Acción manifiesta su oposición al proyecto por considerarlo innecesario, debido al estancamiento del tráfico de contenedores; es incompatible con el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz, puesto que éste aconseja derivar los incrementos de tráfico de mercancías hacia las instalaciones del Bajo de la Cabezuela; y generador de un impacto de gran magnitud.

El promotor reconoce la estabilización del tráfico de contenedores y lo achaca a la actual crisis de demanda y al calado insuficiente que no permite acoger a los buques Panamax. No obstante, alerta de la tendencia alcista a nivel mundial del tráfico de contenedores y por ello pretende adecuar la oferta de las instalaciones portuarias tanto en línea de atraque, como en calado y superficie de almacenamiento a la demanda de los operadores internacionales. Por otra parte, confía en que cuando la nueva terminal esté operativa se haya superado la crisis.

Respecto al POT de la Bahía de Cádiz, informa que se encuentra anulado por Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de Sevilla del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 21 de abril de 2006, por lo que sus determinaciones carecen de valor, y que la Junta de Andalucía está tramitando un nuevo POT subregional Bahía de Cádiz-Jerez.

Considera que la terminal proyectada es redundante y que no podrá competir con las dos terminales de contenedores cercanas (Algeciras, Tánger-Med) por disponer estas de mayor capacidad y estar mejor situadas respecto al Estrecho de Gibraltar. Destaca también la posible competencia con el puerto de Sevilla tras la puesta en marcha de la nueva esclusa.

El promotor aclara que no se pretende competir con esos puertos sino potenciar el mercado de importación-exportación. Reconoce que sí podrá existir competencia con Sevilla en buques de menor tamaño.

Opina que el análisis de ciertos impactos resulta insuficiente. Se trata del impacto por incremento del tráfico rodado, colmatación de la bahía, impacto sobre canteras y graveras, impacto por dragado de materia de bajo valor portante, afección sobre una zona importante para el alevinaje de peces e invertebrados marinos, e interacción con otras actuaciones.

El promotor justifica que esos impactos han sido evaluados adecuadamente.

Critica la ausencia de datos que permitan comparar alternativas (longitud, anchura y calado del canal, previsiones reales de tráfico).

El promotor informa que el proyecto técnico recoge todos esos datos.

Descarta el resto de alternativas propuestas: la Exterior-Norte por su impacto visual, enorme dragado y afección a playas, y la de Cabezuela-Oeste por su incompatibilidad con el Parque Natural de la Bahía de Cádiz. Recomienda en su lugar, la potenciación del Bajo de la Cabezuela que dispone de terrenos sin uso y con próxima conexión de ferrocarril.

Considera que las alternativas propuestas son aceptables y asegura que ninguna de ellas induce impactos críticos sobre ningún factor ambiental.

Respecto a la potenciación del Bajo de la Cabezuela responde lo mismo que al Grupo de IU, es decir, que la Cabezuela-Puerto Real ya no satisface los requisitos mínimos para el desarrollo de una terminal de contenedores viable.

AGADEN considera injustificado el proyecto tanto por no responder a las demandas de tráfico como por la competencia en los puertos de Algeciras y Tánger-Med.

Da la misma respuesta que a Ecologistas en Acción.

Opina que el nuevo relleno contribuirá a que el agua entre con mayor dificultad al interior de la Bahía.

El promotor indica que los estudios incluidos en el estudio de impacto ambiental demuestran que el dragado y las obras propuestas mejoran la penetración de la onda de marea en la Bahía.

El dragado no puede considerarse inocuo y puede traer consecuencias impredecibles.

Señala que la caracterización del sedimento realizada según las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles CEDEX, 1994, dio como resultado que pertenece a la categoría I (concentración de contaminantes baja).

Realiza una extensa relación de las disposiciones legales de aplicación.

El proyecto y el procedimiento para su autorización cumplen con todas las disposiciones legales citadas en el fundamento de derecho de esta alegación.

Purificación González de la Blanca presenta una alegación contraria al proyecto por no estar justificada su necesidad y conveniencia de acuerdo con los tráficos existentes y las expectativas futuras en el puerto de la Bahía de Cádiz y por su afección a los recursos naturales, al Parque Natural Bahía de Cádiz, al patrimonio arqueológico y a las posibilidades de desarrollo turístico endógeno.

Da la misma respuesta que a Ecologistas en Acción y a AGADEN.

El promotor analiza el porqué no se verán afectados ni los recursos naturales, ni el Parque Natural, ni el patrimonio arqueológico ni el turismo que por el contrario se verá beneficiado por el alejamiento de la terminal de contenedores de la ciudad y por la explotación de los Muelles Reina Sofía y Alfonso XIII por el tráfico de cruceros.

Realiza una extensa relación de las disposiciones legales de aplicación, destacando que el proyecto es incompatible con el POT de la Bahía de Cádiz el cual desaconseja expresamente la creación de nueva superficie portuaria indicando que se utilice la superficie ya creada en los Bajos de Cabezuela.

Da la misma respuesta que a AGADEN.

Con fecha 25 de enero de 2010 se recibe en la DG Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino un informe de la DG de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, en respuesta al cumplimiento del artículo 9.3 del RDL 1/2008. En él mantiene su postura de informes anteriores sobre la realización del proyecto, informando favorablemente la alternativa seleccionada siempre que se lleven a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias recogidas en el estudio de impacto ambiental.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.—Una vez analizado el referido proyecto y su estudio de impacto ambiental, y a la vista del resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones ambientales afectadas, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental consideró que existían algunos aspectos del proyecto que precisaban ser aclarados. Se trataba del posible incumplimiento de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general; del destino del

excedente del material dragado; de la diferencia entre el material de baja capacidad portante con punto de vertido asignado y el material cuyo punto de vertido fue solicitado el 29 de enero de 2010; de la construcción de un dique sur de cierre; de la periodicidad de emisión de los informes de seguimiento, y de la discrepancia existente entre los valores de volúmenes de dragado y relleno, y superficie de relleno recogidos en el proyecto y los recogidos en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, se solicitaba la sentencia que anula el POT de la Bahía de Cádiz a la cual se hace referencia en la respuesta a algunas alegaciones en la información pública.

Con fecha 17 de agosto de 2010 se recibe en la DG de Calidad y Evaluación Ambiental la información complementaria solicitada en la que se aclaran las cuestiones planteadas, se actualizan los datos y se indica que los valores de volúmenes y superficies a tener en cuenta son los recogidos en el proyecto, que están más actualizados que los del estudio de impacto ambiental, aunque las diferencias entre ambos documentos son irrelevantes.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Se ha llevado a cabo el análisis de las tres alternativas de ubicación de la nueva terminal de contenedores descritas en el apartado 1 de esta declaración.

Las características de las diferentes alternativas quedan recogidas en la siguiente tabla:

Alternativa	Superficie explanada (ha)	Volumen material relleno necesario (m ³)	Afección Red Natura 2000
1: Exterior Norte.	40	4.000.000	12 ha del LIC «Fondos Marinos de la Bahía Cádiz».
2: Dique de Levante.	38	3.600.000	-
3: Cabezuela Oeste.	40	4.000.000	21 ha del LIC «Fondos Marinos de la Bahía de Cádiz».

El promotor realiza un análisis de los aspectos ambientales, funcionales, económicos y técnicos de las distintas alternativas planteadas. Desde el punto de vista ambiental los criterios adoptados para el estudio de las alternativas son la posible ocupación del dominio público marítimo terrestre, el impacto por dragado de los sedimentos, la afección sobre los recursos marinos vivos, el intercambio de agua entre la bahía interna y la externa, el impacto sobre las playas o la línea de costa, el impacto visual, la afección a las especies de flora y fauna de las marismas del río San Pedro, la afección sobre el patrimonio cultural sumergido, el efecto sobre el Sistema Portuario de la Bahía de Cádiz, así como la afección a la delimitación de Espacios Naturales protegidos, Red Natura 2000, etc.

La alternativa escogida como óptima por parte del promotor es la Alternativa 2 Dique de Levante, ya que plantea la reutilización de una superficie industrial degradada en desuso (Planta DELTA), de manera que no se produce una modificación de la calidad del medio marino, y no causa afección directa sobre ningún espacio protegido ni sobre la playa de Valdelagrana y considera que el impacto visual es prácticamente nulo. Sin embargo, las operaciones de dragado pueden causar una afección directa sobre el LIC ES6120009 Fondos marinos de la Bahía de Cádiz.

Tras la selección de la solución finalmente adoptada, se procedió a comparar los impactos que generaría con aquellos que supondría la no actuación o alternativa 0. Se opta por la realización del proyecto porque no induce impactos críticos o severos sobre el medio ambiente y el moderado impacto global hace que se considere viable desde un punto de vista ambiental.

En el proyecto, no en el estudio de impacto ambiental, se incluye un estudio de alternativas para la construcción del muelle:

Alternativa 1: muelle de cajones flotantes de hormigón armado.

Alternativa 2: muelle de tablestacas.

Alternativa 3: muelle de pilotes.

Se analizan estas alternativas desde diversos puntos de vista: respuesta estructural, dificultad constructiva, recuperabilidad, plazo de ejecución, aspectos medioambientales, vida útil necesidades de mantenimiento y aspectos económicos, llegándose a la conclusión de que la alternativa de cajones flotantes de hormigón armado es la solución óptima. Desde el punto de vista ambiental esta solución tiene la desventaja de un mayor volumen de dragado que la solución de pilotes (pero menor que la de tablestacas) y la ventaja de que no es necesaria la realización de una mota previa a la construcción del muelle, con lo que se evita la turbidez generada por esta operación.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.—Se resumen a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Impactos por dragado y vertido: El proyecto contempla el dragado general de la zona de maniobra y canal de acceso, que se utilizará para rellenar la explanada, y el dragado en zanja del material con baja capacidad portante en la zona de cimentación de muelle y diques, que se verterá en mar abierto.

El dragado general se producirá sobre una superficie de unas 100 ha, entre 3 y 5 m de profundidad y supondrá un volumen aproximado de material de 3.856.533 m³.

Las operaciones de dragado afectarán a la calidad de las aguas, a la biocenosis marina y al patrimonio arqueológico existente.

El estudio de impacto ambiental incluye una caracterización del sedimento conforme a las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles CEDEX, 1994, que concluye que la mayoría del sedimento muestreado está compuesto por arenas por lo que el tiempo de suspensión de este material será corto. Además se determinó que pertenece a la categoría I (concentración de contaminantes baja) por lo que se descartan reacciones físico-químicas con el agua.

El relleno necesario para la explanada se estima en unos 3.532.411 m³. El excedente de material dragado se usará para el recrecido de la explanada. La operación de relleno podrá realizarse por impulsión directa del material extraído de las dragas o mediante gánguiles. Produce efectos similares al dragado pero de menor entidad ya que se afecta a un área menor (38 ha totales de la explanada menos las 8 ha que se corresponden con la superficie de la planta DELTA sobre la que se situará la terminal) y se realizará preferentemente con el perímetro del recinto cerrado (el muelle, el dique de abrigo y la mota de cierre ya estarán construidos) o semiconfinado lo que reduce la probabilidad de exportar la turbidez y aumenta la facilidad de aplicar medidas de contención de la turbidez.

Los fangos no aptos para la cimentación, con un volumen estimado en el proyecto de 1.376.052 m³, se descargarán mediante la apertura por fondo de draga, en la zona de vertido indicada por Capitanía Marítima en escrito de fecha 6 de agosto de 2010. Esta zona de vertido está definida por el círculo centrado en el punto de coordenadas 36° 30' 30" Norte y 6° 24' 30" Oeste y de radio 0,5 millas.

Impactos sobre la dinámica litoral: El estudio de impacto ambiental adjunta estudios que analizan el efecto que causará la presencia de la terminal y la ampliación del canal sobre la hidrodinámica (marea y oleaje) y el transporte de sedimentos en la bahía.

De los estudios relativos a las mareas se deduce que la ampliación y profundización del canal uniformiza el campo de velocidades de las corrientes de marea, produciendo una disminución del estrechamiento del flujo en el Estrecho de Puntuales. Esta disminución del estrechamiento implica una disminución de la pérdida de carga y, por tanto, propicia una mayor penetración de la onda de marea. También se ha verificado que las alteraciones al flujo tienden a uniformizar las formas de fondo en su área de influencia (canal exterior y zona de la Cabezuela). Se observa además que no existen cambios importantes en el intercambio de aguas entre los sacos exterior e interior de la bahía, ya que el prisma de

marea apenas varía. No obstante, se indica que, de obtenerse nuevas áreas inundables, el dragado realizado para la profundización del canal propiciaría el aumento del prisma de marea, al disminuir las pérdidas de carga en la conexión entre los sacos exterior e interior

Respecto al oleaje, se concluye que las condiciones de agitación en el interior de la Dársena de Cádiz mejorarán debido al diseño del muelle y del dique de abrigo, lo que repercutirá positivamente en la mejora de las condiciones de navegabilidad. No se esperan otras alteraciones significativas de la línea de costa en ningún otro lugar aunque sí se ha previsto una disminución de la energía del oleaje (20% en determinadas condiciones) en la desembocadura del río San Pedro con la consiguiente acumulación de sedimentos en la margen derecha, que se corresponde con la zona sur de la playa de Valdelagrana.

Los estudios específicos realizados por el Grupo de Puertos y Costas de la Universidad de Granada sobre los efectos de las actuaciones en la dinámica litoral de la Playa de Valdelagrana, concluyen que serán leves o inexistentes. Esto se debe a que la actuación apenas modifica la magnitud y la dirección del flujo de energía del oleaje incidente; por tanto, no altera la dinámica del sistema de corrientes de la playa y como consecuencia tampoco se afectará negativamente a la dinámica sedimentaria de la zona de interacción playa de Valdelagrana-desembocadura del río San Pedro.

No obstante, los posibles efectos serán objeto de control por el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) mediante el seguimiento de un indicador específico que cuantificará la evolución del extremo sur de la Playa de Valdelagrana en $m^2/año$ de superficie de playa. Además, se llevará a cabo una vigilancia en tiempo real mediante el sistema ARGUS, que consiste en un conjunto de videocámaras que se instalarán en la margen izquierda de la desembocadura del río San Pedro. Asimismo, si tras la puesta en marcha de la terminal se apreciaran efectos negativos no previstos sobre la playa de Valdelagrana inducidos por la actuación, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz aplicará las medidas correctoras oportunas.

En cuanto al transporte global de sedimentos en la bahía, cabe esperar una ligera reducción de la erosión y de la sedimentación en el canal y además, la reducción de los vórtices favorecerá la estabilidad del fondo.

Impactos sobre la calidad de las aguas. Las operaciones de dragado y vertido provocarán la remoción del sedimento, el incremento de sólidos en suspensión y el consiguiente incremento de la turbidez. Este efecto será más acusado en el caso del vertido del material de baja capacidad portante, debido a su granulometría.

Para contrarrestar esta afección el promotor se compromete a usar dragas de succión en marcha, método que minimiza la dispersión en el agua del sedimento, y a instalar barreras antiturbidez durante el vertido para rellenar la explanada.

Impactos sobre los espacios naturales protegidos. La nueva terminal se ubicará fuera de los límites del LIC fondos Marinos de la Bahía de Cádiz, pero el canal de acceso a la misma se encuentra parcialmente incluido en este espacio. Las operaciones de dragado podrán afectar directamente a los hábitats de interés comunitario 1160 Grandes calas y bahías poco profundas que supone el 87% de la cobertura del LIC y al 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda, ubicado fuera de la Red Natura 2000.

Según recoge el estudio de impacto ambiental, los estudios llevados a cabo para determinar la calidad biológica de estos fondos no desvelaron la presencia de comunidades biológicas de importancia. Además, el promotor asegura que no se prevé modificación del estado de conservación de los hábitats y que tras las operaciones de dragado se mantendrá la condición de bahía poco profunda.

Respecto al impacto sobre la única especie citada en el LIC fondos marinos de la Bahía de Cádiz, la lamprea marina («*Petromyzon marinus*»), el estudio de impacto ambiental indica que no se tiene constancia de su presencia en la bahía, por lo que no se prevé afección.

Tampoco se prevé afección sobre el LIC/ZEPA y Parque Natural Bahía de Cádiz porque los efectos negativos sobre la dinámica litoral se consideran insignificantes.

Impactos sobre la biocenosis marina. La principal afección sobre la biocenosis marina deriva de las operaciones de dragado y vertido del material, que son causantes de la destrucción de hábitats, de la eliminación directa de organismos y del incremento de turbidez y efectos derivados (disminución de la fotosíntesis, aterramiento, efecto huida, etc.).

Según indica el estudio de impacto ambiental, la profundidad del dragado, de entre 3 y 5 metros, no cambiará ni el tipo de sustrato, que seguirá siendo arenoso, ni las condiciones de iluminación, pues seguirá dentro de la zona fótica, por lo que no se producirán cambios en el tipo de hábitat.

El aumento de turbidez podría llegar a afectar a las praderas de seba situadas en las inmediaciones de la playa de Valdelagrana. El promotor considera que, teniendo en cuenta el sistema de draga utilizado, la distancia existente entre las praderas y la zona de dragado y el tamaño del sedimento, la afección es improbable. No obstante, para dar respuesta a la inquietud manifestada por diferentes organismos durante la información pública, propone un nuevo punto de muestreo de la calidad de las aguas situado en las proximidades de estas praderas, con periodicidad semanal o diaria. En caso de detectarse incrementos en la turbidez del agua, se modificará el programa de trabajo para minimizar esa afección. La modificación consistirá en cambiar la zona de dragado a otras áreas más alejadas y realizar el trabajo en determinadas fases de marea o con otros métodos.

En cuanto a la fauna, el bentos de la zona a dragar está compuesto por organismos adaptados a medios inestables y conforman un ecosistema inmaduro con bajo nivel de biodiversidad y alta capacidad para recolonizar la zona una vez terminadas las operaciones de dragado, por lo que su eliminación tampoco afectará a la cadena trófica. En la zona de relleno no se prevé una afección significativa debido a los bajos valores de biodiversidad y riqueza específica que presenta, a la presencia de algunos contaminantes y la ausencia de especies protegidas.

Durante la fase de obras el promotor descarta la afección por ruido a los cetáceos basándose en su baja probabilidad de aparición.

La puesta en servicio de la terminal no va a inducir efectos significativos sobre la fauna de la zona. Por el contrario, se considera que la ligera reducción en los picos de sedimentación y erosión favorecerá la estabilidad del fondo y la proliferación de comunidades bentónicas más maduras.

El promotor considera que el incremento del tráfico marítimo durante la explotación de la terminal, estimado en un 22%, tampoco generará un impacto significativo sobre la fauna marina debido a la ubicación de la terminal en una zona de arraigada tradición náutica.

Respecto a las especies identificadas por la DG de Medio Natural y Política Forestal durante la fase de consultas previas, el estudio de impacto ambiental descarta su afección. En el caso de la tortuga boba, basándose en su baja probabilidad de aparición. En el caso la cigüeña negra y el águila pescadora porque el proyecto no afecta a sus respectivos hábitats (humedales litorales, marismas y aguas poco profundas del saco interior).

Impactos sobre el paisaje. La nueva terminal estará más alejada de las zonas residenciales de la ciudad de Cádiz que la actual terminal, pero presenta una exposición directa al Nuevo Puente de La Pepa, por lo que aumentará el impacto visual de la terminal, dado el volumen de tráfico que transitará por el puente.

Sin embargo, según indica el estudio de impacto ambiental, el nuevo puente contará con unas pantallas deflectoras para proteger a los vehículos del viento. Estos deflectores reducirán la visibilidad desde los vehículos, lo que unido a la altura del puente provocará desde los turismos un efecto túnel, ocultando parte de la ciudad de Cádiz y de la nueva terminal. En cualquier caso, para minimizar este impacto se prevé pintar los cantiles con colores que mimeticen la nueva instalación con la lámina de agua.

Impactos sobre patrimonio arqueológico: Los estudios geofísicos realizados descartaron la existencia de restos arqueológicos importantes en la zona de dragado y en la de relleno, y revelaron la existencia de dos anomalías que deberán ser comprobadas mediante inmersiones de los técnicos arqueólogos para su estudio e informe. Estos resultados se comunicarán a la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Durante los dragados habrá una constante vigilancia por parte de un arqueólogo a bordo. Las dragas de succión contarán con rejillas que permitirán con carácter previo a su depósito en la cántara de la draga, la retención y recogida del material grueso para su análisis arqueológico, si procede.

Incremento de tráfico rodado: Para valorar el impacto producido por el incremento del tráfico rodado durante la fase de obras el promotor considera los 6 meses de mayor intensidad de tráfico previstos que se corresponden con la construcción de los cajones del muelle (175.000 m³) y el dique (320.000 m³), lo que implica la circulación de 183 camiones/día. Este dato supone el 0,38% de la IMD de acceso a Cádiz y el 0,49% de la IMD de acceso al casco histórico (entrada a la Dársena de Cádiz). Por otra parte, se argumenta que los nuevos accesos previstos (Nuevo Puente sobre la Bahía de Cádiz y acceso al Puerto de Cádiz desde el Segundo Puente sobre la Bahía) proporcionarán mayor capacidad de acogida a ese tráfico derivado de las obras. Del mismo modo, el desdoble del ferrocarril Cádiz-Sevilla y la conexión ferroviaria con el Bajo de La Cabezueta también tendrán un efecto positivo sobre la movilidad en la bahía que permitirá diluir el posible impacto ocasionado por el incremento de tráfico rodado. Por todo ello, el promotor concluye que el incremento de tráfico rodado no es significativo y no considera necesario la elaboración de un estudio de tráfico específico.

No obstante como resultado de la información pública, el promotor se compromete a adoptar un plan de tráfico, consensuado con la Delegación de Tráfico, Alumbrado y Protección Civil del Ayuntamiento de Cádiz, y otras medidas adicionales que eviten la emisión de partículas por parte de los camiones con objeto de no afectar a la circulación de la ciudad durante las obras.

Respecto al impacto por tráfico de camiones con contenedores durante la fase de explotación lo considera asumible, basándose también en los desplazamientos previstos (216 camiones/día) y el cambio en las infraestructuras viarias y ferroviarias de acceso al puerto y a la ciudad.

En cualquier caso, el PVA integra una serie de indicadores que permiten controlar los efectos producidos por el tráfico de camiones (consumo de combustibles, intensidad de emisiones de CO₂, intensidad de emisiones de NO_x, intensidad de emisiones de SO_x, días en que se superan Índices Acústicos, desplazamientos de vehículos pesados).

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

Impactos acumulativos y sinérgicos: El estudio de impacto ambiental analiza las interacciones sobre la hidrodinámica de la Bahía del proyecto de la nueva terminal de contenedores y ampliación del canal en la zona de maniobra con el proyecto en ejecución del nuevo puente sobre la Bahía de Cádiz.

En este sentido en el estudio se indica que los pilares del Nuevo Puente obstaculizan el flujo-reflujo de las corrientes de marea induciendo variaciones de la velocidad en sentido transversal al flujo, aumentando la turbulencia y dando lugar a pérdidas de carga y a la aparición de nuevas zonas de erosión y sedimentación en su entorno. El dragado y la nueva terminal propiciarán la compensación en parte de estos efectos al uniformizar los campos de velocidades y ampliar el canal y favorecer la penetración de la onda de marea.

5. Condiciones al proyecto.

Para el desarrollo de la alternativa 2 Dique de Levante propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se deberán cumplir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas, que deberán quedar recogidas en los correspondientes documentos del proyecto de construcción:

El vertido para el relleno de la explanada se realizará cuando estén construidos el muelle exterior, el dique de abrigo norte y el dique sur de cierre, preferentemente con el recinto cerrado.

El material procedente del dragado, que la Dirección General para la Sostenibilidad de la Costa y del Mar considere que reúne las características adecuadas, se utilizará para realimentar las playas próximas.

Para evitar la afección a las praderas de fanerógamas marinas (*Cymodocea nodosa*) debido al incremento de la turbidez de las aguas, se instalarán barreras antiturbidez en la zona de vertido del material en el relleno de la explanada.

Asimismo, en caso de detectarse afección sobre las citadas praderas de fanerógamas durante las operaciones de dragado, y tal y como indica la DG Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, se deberán instalar barreras antiturbidez en las zonas de dragado. El control y seguimiento de esta afección deberá quedar garantizado en el Programa de Vigilancia Ambiental.

En aplicación de las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles CEDEX, 1994, y de acuerdo con el informe de la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, si el análisis del material dragado de baja capacidad portante da como resultado que pertenecen a la Categoría III, no podrá verterse al mar como prevé el proyecto, sino que deberá ser aislado de las aguas marinas o sometido a tratamientos adecuados en los términos previstos en el punto 20 de las citadas Recomendaciones.

Los resultados del PVA relativos a la calidad de las aguas marinas durante la fase de construcción debido a los trabajos de dragado deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el plazo de un mes una vez finalicen las obras.

De acuerdo con el informe de la DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, el PVA deberá incluir un protocolo para establecer un sistema de vigilancia global del estado de conservación de la estructura y función del hábitat de interés comunitario 1160 Grandes calas y bahías poco profundas, así como para evaluar las perspectivas de futuro de ese hábitat. Se tomará como referencia el documento Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario en España promovido por la DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Aparte del material procedente del dragado, los materiales de préstamo necesarios para el relleno de la explanada sólo provendrán de canteras autorizadas, con planes de restauración aprobados.

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

Se minimizará la afección producida por el acceso de vehículos y de materiales a las obras, para lo cual se hará un análisis detallado de los accesos y los itinerarios de circulación de los vehículos de obra, así como de las restricciones horarias de estos, en coordinación con el Ayuntamiento de Cádiz.

En relación con el Patrimonio arqueológico que pueda ser afectado por las obras, en el proyecto de construcción se incluirán los resultados de los estudios geofísicos una vez completados, de la revisión de anomalías y del estudio de los registros de Sonar de Barrido Lateral. Se incluirá asimismo el diseño de la red de sondeos, que deberá ser supervisado por la Consejería de Cultura. Los sondeos y sus conclusiones deberán estar finalizados y disponibles antes del comienzo de los trabajos de dragado.

El alumbrado de la terminal durante la fase de explotación deberá reducirse a los niveles mínimos recomendados para minimizar el impacto sobre la fauna y el paisaje, de acuerdo con los informes de la DG de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y de la Diputación de Cádiz. Este aspecto deberá ser tenido en cuenta por el concesionario de la nueva terminal cuando redacte el proyecto para la explotación de la misma.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*

El estudio de impacto ambiental incorpora un programa de vigilancia ambiental cuyos objetivos son controlar la correcta ejecución y efectividad de las medidas correctoras y protectoras propuestas, comprobar la eficacia de las medidas de mejora ambiental, detectar posibles impactos no previstos o situaciones de emergencia y establecer las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos, así como plantear nuevas medidas correctoras o el refuerzo de las existentes si no se cumplen los objetivos previstos.

En el estudio de impacto ambiental se plantean controles de la calidad de aire y el consumo de energía, la calidad de las aguas y el consumo de agua potable, los residuos, los sistemas de transporte, el patrimonio, los riesgos y la socioeconomía. Destaca en la fase de explotación la vigilancia de la evolución del extremo sur de la playa de Valdelagrana, la aplicación de medidas de integración paisajística y la ejecución de medidas de sostenibilidad.

Para la realización del seguimiento ambiental se proponen 20 indicadores ambientales en fase de obras y 25 en fase de explotación. Esta relación de indicadores se revisará durante el seguimiento ambiental para comprobar la eficacia y utilidad de cada uno de ellos. En este sentido, se podrán descartar aquellos que resulten complejos, costosos o difíciles de calcular así como proponer otros más adecuados.

En caso de descartarse alguno de los indicadores propuestos, el promotor remitirá, en los informes semestrales al órgano ambiental, los motivos justificados del descarte y los nuevos indicadores que se utilizan para el seguimiento.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental. En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones, para lo cual detallará para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El PVA se desarrollará durante la fase de obras y los dos primeros años de la fase de explotación de la terminal. Si durante estos dos primeros años de funcionamiento se produce alguna incidencia importante, el PVA se prorrogará otros dos años adicionales, indicándose si los resultados son conformes a lo previsto, aportando registro fotográfico y

estableciendo, en caso de que sean necesarias, medidas protectoras y correctoras adicionales.

Antes de la contratación de las obras, la Dirección General de Carreteras remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

En la fase de obras el promotor remitirá Informe del PVA al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino con una periodicidad semestral. Durante el periodo de inactividad existente entre las dos fases en las que se subdivide la ejecución del proyecto, la periodicidad del envío del Informe será anual, al igual que durante la fase de explotación.

En el PVA para las fases de construcción y explotación que formará parte del proyecto de construcción se incorporarán los siguientes aspectos, aceptados por el promotor en el proceso de información pública:

Se incluirá un nuevo punto de muestreo de la calidad de las aguas en las proximidades de las praderas de fanerógamas situadas frente a la playa de Valdelagrana. La periodicidad del muestreo será semanal, bajando a diaria en caso de que se aprecien episodios de aumento considerable de la turbidez en el entorno de la actuación no achacable a causas naturales.

Los efectos sobre la playa de Valdelagrana y la totalidad de la desembocadura del río San Pedro (no sólo su extremo) se controlarán mediante un indicador específico que cuantificará la evolución de la playa y la acumulación de sedimentos en la desembocadura. Además, se llevará a cabo una vigilancia en tiempo real mediante el sistema ARGUS, que consiste en un conjunto de videocámaras, para el control de la evolución de la línea de costa de la desembocadura del río San Pedro y el extremo sur de la playa de Valdelagrana.

La vigilancia ambiental de las medidas aplicables por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz a la playa de Valdelagrana en caso de detectarse efectos negativos no previstos, durará 4 años contados a partir de la terminación de las obras de restauración y la aplicación de las medidas correctoras.

Se establece como indicador de la recuperación biológica de la zona afectada por el dragado del canal de acceso a la terminal la comparación del muestreo de comunidades bentónicas al año y a los 2 años de la realización del mismo.

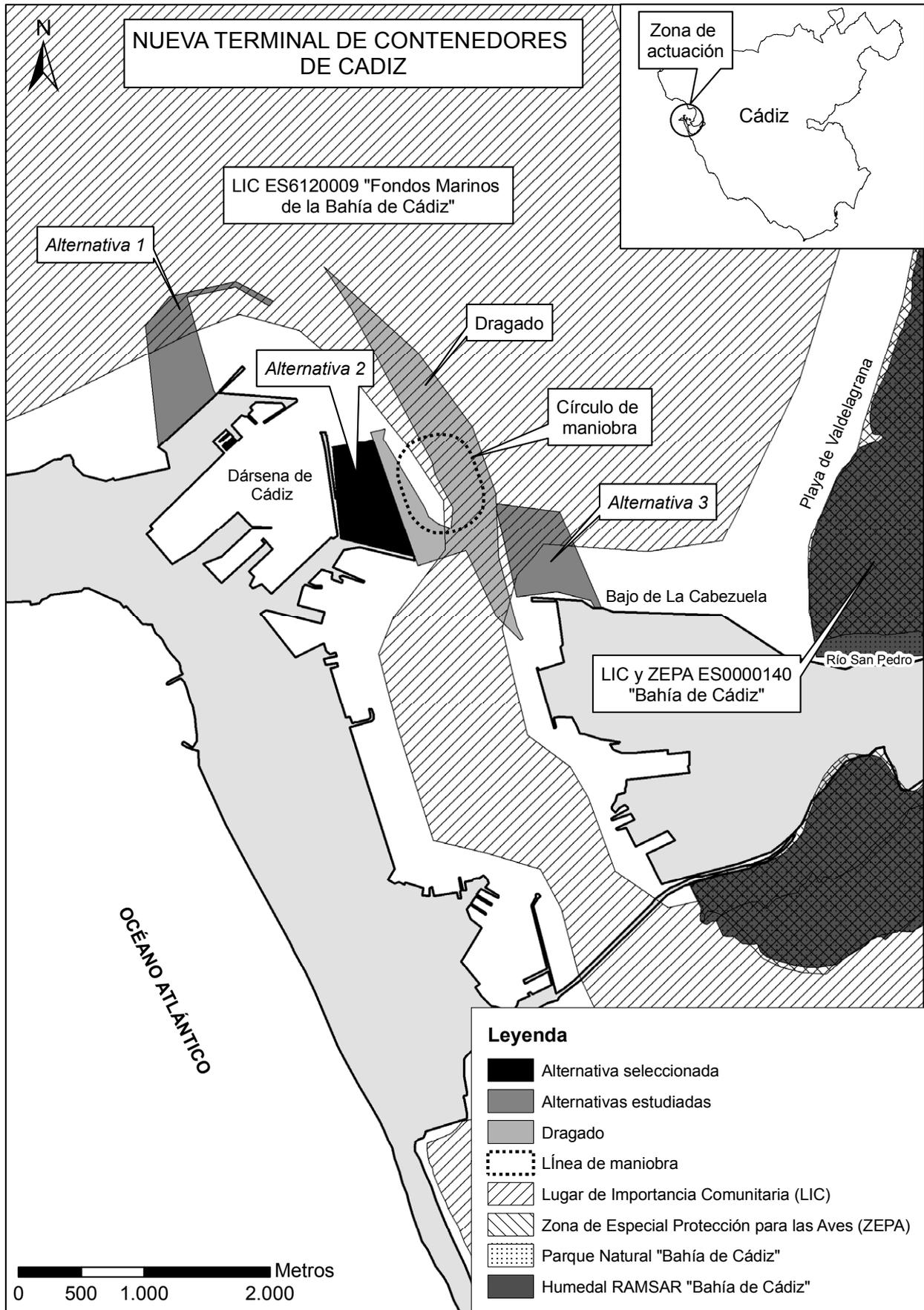
El Plan de gestión de residuos definirá la zona de almacenamiento temporal de residuos. Durante las obras se controlará la producción y gestión de los distintos tipos de residuos, recabando información sobre el destino de los mismos. Para ello se realizarán visitas de control por técnico especializado con periodicidad semanal del estado de la obra y de la zona de almacenamiento temporal de residuos, y se recabará la documentación relativa a residuos de las empresas subcontratistas encargadas de ejecutar las obras. Se elaborarán informes mensuales del estado de las obras, de la zona de almacenamiento y de las incidencias durante las visitas.

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

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 proyecto Nueva terminal de contenedores de Cádiz concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2: Dique de Levante y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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 Puertos del Estado del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 13 de octubre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2010-16851