

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

17942 *Resolución de 8 de noviembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del puerto deportivo Marina de Pedreña, Bahía de Santander.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) del grupo 9 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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 citada Ley.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, 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 del proyecto es Proyectos de Pedreña, S.A., y el órgano sustantivo es Puertos del Estado, del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la ampliación del puerto deportivo Marina de Pedreña, debido a la necesidad de nuevos atraques y plazas de almacenamiento de embarcaciones, así como a las carencias de servicios básicos que presenta, como rampa de varada, suministro de combustible y zona de servicios (instalaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones).

El promotor sostiene que además, debido a la existencia de otras dársenas y otras actuaciones en el entorno del puerto, la ampliación servirá para reordenar el espacio portuario y mejorar el frente marítimo de Pedreña, garantizando de esta manera la preservación de sus valores naturales.

El puerto deportivo Marina de Pedreña, se localiza al NO de la bahía de Santander, en el núcleo urbano de Pedreña, término municipal de Marina de Cudeyo (Cantabria).

Las principales actuaciones del proyecto son:

1. Construcción de una dársena deportiva en la zona oriental del actual puerto deportivo para 96 embarcaciones, consistente en 6 palancas para atraques de entre 6 y 10 m, que supondrá una ocupación de suelo de 10.238 m².

2. Construcción de una dársena deportiva en la zona occidental del actual puerto deportivo para 98 embarcaciones, consistente en 7 palancas para atraques de entre 6 y 8 m, que supondrá una ocupación de suelo de 7.238 m².

3. Sustitución de la actual nave de servicios por otro edificio, de servicios y taller de mantenimiento, de 300 m².

4. Sustitución de la actual estación de servicio de combustible por otra instalación nueva sobre pantalán y con sistemas antiderrame.

El proceso constructivo comprende el dragado, tanto en la zona oriental como en la occidental, de los fondos hasta la cota -1,5 m respecto al cero del puerto de Santander; la construcción de un espigón de cierre de las nuevas dársenas y soleras de los muelles; la pavimentación de los muelles; la construcción de pantalanes e implantación de los sistemas

de amarre, señalización, balizamiento y mobiliario urbano; la construcción de la nueva nave de servicios y mantenimiento y del nuevo puesto de servicio de combustibles con sistema de recogida de residuos; y el desmontaje de elementos auxiliares, limpieza y reparación de los posibles daños ocasionados.

Se prevé un movimiento de tierras de 33.350 m³ y un volumen aproximado de material sobrante de 27.953 m³, que se trasladará a vertedero autorizado en tierra. El volumen de material dragado se estima en unos 29.500 m³ (que se corresponde con una superficie aproximada de 18.000 m²) de los que 5.400 m³ se utilizarán como material de relleno en las propias obras.

La superficie ocupada por el nuevo puerto deportivo será de unos 40.984 m² frente a los 22.904 m² de la situación preoperacional y pasará de tener 244 a 438 amarres para embarcaciones de esloras entre 6 y 10 m.

En función de la ubicación e infraestructuras que constituyen la ampliación, el promotor planteó inicialmente las siguientes alternativas:

A0: No actuación.

A1: Construcción de una dársena deportiva en la zona oriental del actual puerto (con capacidad para 102/105 amarres) y una marina seca en la zona occidental (para 192 embarcaciones, con zona de servicios, dársena de espera y zona de muelle).

A2: Construcción de una dársena deportiva en la zona occidental del actual puerto (para 98 amarres), no se actúa en la zona oriental. Además, construcción de un edificio de servicios de 300 m².

A3: Construcción de una marina seca en la zona occidental (para 192 embarcaciones, con zona de servicios, dársena de espera y zona de muelle), no se actúa en la zona oriental.

Todas las alternativas contemplaban la sustitución de la actual estación de servicio de combustible por otra instalación nueva sobre pantalán y con sistemas antiderrame.

De esta primera propuesta, se seleccionó la alternativa A1 por considerar que era la única que permitía una adecuada remodelación del puerto dando satisfacción a las expectativas deseadas.

Tras las indicaciones recibidas en el traslado de consultas y comunicación sobre la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental (EsIA), el promotor incorporó a su análisis dos nuevas alternativas:

A4: Construcción de un nuevo puerto, para 194 embarcaciones, al sur del actual ocupando una zona de antiguo relleno cuya concesión ostenta actualmente al campo de golf de Pedreña. Implicaba la construcción de un vial de circunvalación del núcleo de Pedreña por el S y E del mismo, de aproximadamente 4,50 km y la transformación de la actual dársena en un canal de acceso al nuevo puerto.

A5: Construcción de una dársena en la zona occidental (para 98 embarcaciones) y otra al sur del actual puerto (para 96 embarcaciones). Suponía la construcción de un nuevo trazado de la CA-141 al sur de la actual de 750 m de longitud y demolición del original.

Estas alternativas fueron descartadas por el promotor porque al afectar a una propiedad privada (campo de golf de Pedreña) y a una carretera autonómica (CA-141), implicaban una remodelación territorial que las hacía inviables.

Siguiendo con el cumplimiento del traslado, el promotor propuso una nueva alternativa, la 2A, como mejora ambiental de la inicialmente seleccionada, que conseguía minimizar la afección a la Red Natura 2000. La alternativa 2A consiste en la construcción de una dársena reducida en la zona oriental (para 96 embarcaciones) y otra en la occidental (para 98 embarcaciones). Plantea además la sustitución de la actual nave de servicios por otro edificio de servicios y taller de mantenimiento de 300 m² y la sustitución de la actual estación de servicio de combustible por otra instalación nueva sobre pantalán y con sistemas antiderrame.

Como resultado del análisis de las siete alternativas planteadas (presentado como información complementaria), se eligió la alternativa 2A. Según el promotor, es la única

alternativa que resuelve definitivamente la problemática del lugar con el menor coste medioambiental, además de ser la única que es posible ejecutar técnica y administrativamente.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El puerto deportivo Marina de Pedreña se localiza en la bocana de la ría de Cubas (estuario del río Miera), al abrigo de la flecha litoral del Puntal (bahía de Santander).

La ampliación propuesta supone la ocupación, hacia poniente del actual puerto, de una dársena ya existente utilizada como zona de varado de pequeñas embarcaciones y en la que se encuentran restos de un sistema de dragado y hacia levante de un espacio intermareal interrumpido hacia tierra por la carretera CA-141 que une Pedreña con Somo.

El área de actuación se sitúa sobre la masa de agua Santander-Páramos cuyo estado ecológico, según los criterios de la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas), está calificado como bueno o muy bueno, alcanzándose esta última categoría con la vegetación de marisma y los invertebrados bentónicos.

La dársena proyectada a levante del actual puerto deportivo se encuentra dentro del lugar de importancia comunitaria (LIC) ES1300005 Dunas del Puntal y Estuario del Miera, espacio incluido en la Red Natura 2000, y perteneciente también a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarado mediante la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria. Las actuaciones proyectadas a poniente se localizan en el límite externo del mismo.

Sobre la zona oriental de ampliación se desarrolla el hábitat de interés comunitario Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja de código 1140, que a su vez forma parte del hábitat de interés comunitario estuarios de código 1130, ambos incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En la zona occidental se detectaron praderas de «*Zostera sp.*» que se relacionan con el hábitat de interés comunitario bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda de código 1110, incluido también en el anexo I de la Ley 42/2007.

En cuanto a las comunidades bentónicas presentes en el entorno del puerto deportivo, el estudio realizado en junio de 2008, de la zona intermareal afectada permitió comprobar que:

La zona oriental de ampliación se corresponde con un sistema intermareal de playa con arenas, en cuyo extremo más oriental se localiza un bloque de roca aflorante. Este sustrato duro se caracteriza por la presencia de sargazo vesiculoso («*Fucus vesiculosus*»), alga huevo («*Ascophyllum nodosum*»), lechuga de mar («*Ulva lactuca*») y verdín («*Enteromorpha sp.*»). Asociados a esas algas se encuentran ostras («*Crassostrea angulata*»), mejillones («*Mytilus edulis*»), lapas («*Patella sp.*»), pequeños caracoles de los géneros «*Gibbula*» y «*Littorina*»; y cirrípedos como «*Chthamalus stellatus*». En total, se han identificado un total de 23 especies pertenecientes a cuatro grupos faunísticos (anélidos poliquetos, artrópodos, moluscos y nemertinos).

La zona occidental se corresponde con un sistema intermareal arenoso-fangoso con alguna zona de pedregal, en la que están presentes pequeñas praderas de «*Zostera marina*» y «*Zostera nana*», la comunidad «*Fucus-Ascophyllum*» (en el sustrato duro) y lechuga de mar junto con algas de arribazón (sobre el sustrato blando). Se identificaron 15 taxones en el bentos pertenecientes a tres grupos faunísticos: anélidos poliquetos, crustáceos y moluscos. La inspección visual confirmó la presencia de cámbaros («*Carcinus maenas*»), gusanos de las especies «*Arenicola marina*» y «*Diopatra neapolitana*» y ostras («*Crassostrea angulata*»).

La bahía de Santander está considerada un área importante para las aves (IBA), concretamente la n.º 26 Bahía de Santander-Isla de Mouro. Se trata de un enclave importante para la migración de anátidas, garzas y aves acuáticas en general.

El área de estudio está incluida dentro de la zona de producción de moluscos CAN 1/05, de acuerdo con la Orden ARM/1995/2009, de 6 de julio, por la que se hacen públicas las nuevas relaciones de zonas de producción de moluscos y otros invertebrados marinos en el litoral español.

Por último, las actuaciones previstas se desarrollarán en las proximidades del estuario del Miera, que está catalogado como área de protección del litoral según el Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria, aprobado por la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 18 de junio de 2008, se recibe el documento inicial del proyecto Ampliación del puerto deportivo Marina de Pedreña, Bahía de Santander, iniciándose así su tramitación ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. La Dirección General (DG) de Calidad y Evaluación Ambiental estableció, con fecha 12 de septiembre de 2008, un periodo de consultas a las instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fecha 7 de octubre de 2008 se amplió la consulta al Ayuntamiento de Marina de Cudeyo y al Ayuntamiento de Ribamontán al Mar.

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

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM)	-
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM)	X
Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM)	X
Aguas de la Cuenca del Norte, S.A. (ACUNOR), del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Pesca y Alimentación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Puertos y Costas de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Industria de la Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico del Gobierno de Cantabria	-
Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Turismo de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.	-
Ayuntamiento de Santander.	X
Ayuntamiento de Marina de Cudeyo	X
Ayuntamiento de Ribamontán al Mar	X
Ecologistas en Acción de Cantabria	-

Organismos consultados	Respuestas recibidas
WWF/ADENA	–
Organización Ecologista Océana	–
SEO	–
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA)	X
Grupo de Estudios Defensa Ecosistemas Naturales (GEPEN)	–

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

Alternativas. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria y la Asociación Ecologista ARCA manifiestan su preferencia por la alternativa 2 (la que no amplía el puerto en la zona oriental) porque minimiza la afección sobre hábitat de interés comunitario.

Tanto la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM como ARCA proponen el estudio de nuevas alternativas que proyecten parte de la ampliación en terrenos interiores a la carretera CA-141, los cuales cuentan con concesiones administrativas otorgadas para la desecación de antiguas marismas. ARCA concreta más y sugiere limitar la ampliación a la dársena de poniente o bien ampliar el puerto hacia el sur, ocupando la zona de prácticas del campo de golf de Pedreña.

Dinámica litoral. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria considera necesario la realización de un seguimiento hidrodinámico de la evolución de los procesos de erosión-sedimentación.

La DG de Pesca y Alimentación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria solicita que el EsIA incluya estudios que permitan determinar la repercusión que tendrán la construcción de los nuevos muelles sobre el hidrodinamismo de la zona.

Calidad de las aguas marinas. La DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria destaca la necesidad de establecer medidas para minimizar los riesgos de contaminación de la bahía, debida especialmente al incremento de turbidez y a la generación de residuos. En la misma línea, la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria indica que el EsIA deberá incluir una análisis de las previsiones de vertido y saneamiento de las aguas residuales generadas y la gestión de los vertidos y residuos.

Por su parte, la DG de Pesca y Alimentación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria señala que, durante la fase de explotación, se deberá asegurar el mantenimiento de la calidad de las aguas y el cumplimiento de los parámetros higiénico-sanitarios establecidos reglamentariamente para las zonas de producción de moluscos.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa que las obras del proyecto se desarrollan fuera del dominio público hidráulico y de la zona de policía de cauces. No obstante, considera que pueden producir impactos severos en la calidad de las aguas superficiales o subterráneas, por lo que indica que deberán solicitarse las autorizaciones y/o concesiones referente a detracciones de agua (superficiales o subterráneas, temporales o definitivas) y a vertidos que afecten a cauces públicos.

Espacios naturales protegidos. Tanto la DG de Medio Ambiente como la DG de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria consideran que el EsIA deberá evaluar el impacto ocasionado por la ocupación del espacio intermareal sobre los hábitat y especies que forman parte del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera, estableciendo las oportunas medidas de protección.

La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM considera que de resultar elegida la alternativa preseleccionada (que en esta fase del procedimiento era la A1)

deberían contemplarse medidas compensatorias consistentes en la restitución a la zona marítimo-terrestre de terrenos actualmente desecados en la bahía de Santander.

Avifauna. Dada la catalogación de la bahía de Santander como IBA, la DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria solicita el establecimiento de medidas de protección ambiental para la avifauna. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria propone el seguimiento de la actividad de la avifauna en el entorno del proyecto.

Paisaje. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria propone la definición de medidas de restauración o mejora ambiental de las áreas ocupadas por las obras.

El Ayuntamiento de Marina de Cudeyo señala la necesidad de profundizar en el impacto sobre el medio perceptual y de cumplir lo establecido en la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, que le sea de aplicación.

Patrimonio cultural. La DG de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria considera insuficientes las medidas de protección del patrimonio cultural previstas y propone la realización de un seguimiento arqueológico durante los dragados. Recuerda asimismo que en caso de aparición de restos arqueológicos durante la ejecución del proyecto se paralizarán las obras, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos y se comunicará su descubrimiento a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

Recursos marisqueros. La DG de Pesca y Alimentación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria informa que la zona de actuación está incluida dentro de la zona de producción de moluscos CAN 1/05, destacando que se trata de una de las mejores zonas de producción de moluscos en la bahía debido por la buena calidad de las aguas. Señala además, que el LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera alberga reservorios de especies muy importantes en el marisqueo de la bahía.

Afección al tráfico de la carretera CA-141 La DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Ribamontán al Mar consideran necesario incorporar al proyecto medidas para evitar molestias en el tráfico de la CA-141, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

La DG de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria sugiere que, al limitar la actuación con la CA-141, se recabe informe de la DG de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria.

Ordenación del territorio. Puertos de Cantabria informa que la actuación se ubica en el entorno en el que el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria ha planificado su uso para embarcaciones deportivo-recreativas dentro del Programa de Modernización y Potenciación de los puertos e instalaciones portuarias existentes.

La DG de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria indica que de acuerdo con la Ley de Cantabria 2/2004, del Plan de ordenación del litoral (POL), los terrenos sobre los que se emplazan los usos previstos en el proyecto se corresponden con la zonificación: otras categorías: sistemas generales territoriales (SGT) y actuaciones integrales estratégicas (AIE) Bahía de Santander, en contacto con suelos urbanos.

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 24 de noviembre de 2008, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el EslA, entre los que se destaca el estudio de alternativas que eviten o minimicen la afección al LIC Dunas del Puntal y Estuario del Mieres.

Con fecha 5 de diciembre de 2008 se remitieron al promotor y al órgano sustantivo las respuestas extemporáneas de la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM, del Ayuntamiento de Marina de Cudeyo y del Ayuntamiento de Ribamontán al Mar. Con fecha 5 de febrero de 2009 se remitió la respuesta de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

B. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. La Autoridad Portuaria de Santander sometió el Proyecto Básico con su correspondiente EslA al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE»), número 133, de 2 de junio 2009. Con fecha 8 de octubre de 2009 se recibe en la DG de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprendía el Proyecto de obras, el EslA y el resultado de la información pública del mismo.

Durante el periodo de información pública se han recibido doce informes procedentes de la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y Aguas de la Cuenca del Norte, S.A. (ACUNOR), todas ellas MARM; de la Delegación del Gobierno en Cantabria, de la DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria; de la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, de la DG de Puertos y Costas, la DG de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística y la DG de Carreteras, todas ellas pertenecientes a la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria; de la DG de Cultura y la DG de Turismo, ambas de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria y del Ayuntamiento de Marina de Cudeyo. No ha habido alegaciones.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico y Puertos de Cantabria se ratifican en sus informes presentados en la fase de Consultas Previas, adjuntando copia de los mismos.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes:

Análisis de alternativas. La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar solicita la realización de una evaluación y comparación de alternativas que integre los aspectos ambientales. Informa que los terrenos ocupados por el Club de Golf de Pedreña, al sur de la carretera CA-141, no son de propiedad privada sino que se trata de una concesión para desecación de antiguas marismas que se extinguirá en el año 2018. Sugiere tener en cuenta, para la ampliación del puerto, la existencia hacia el interior de otros terrenos ocupados en virtud de concesiones similares.

La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria señala que ya en fase de Consultas Previas manifestaron su preferencia por la alternativa 2 por no implicar ocupación del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera.

Afección zona intermareal-LIC. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria considera que la eliminación del hábitat de interés comunitario Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja (1140) supone una afección apreciable a la integridad del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera y sostiene que el EslA debería valorar la afección a este hábitat teniendo en cuenta la superficie real a eliminar y su ponderación en relación a la superficie total del LIC.

En la misma línea, la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM muestra su disconformidad con la calificación de moderado con la que se caracteriza el impacto asociado a la pérdida de ecosistema intermareal, al considerar que la actuación afecta a espacios con alta riqueza y diversidad de especies. Por ello, propone que se incorporen al proyecto medidas que contemplen la recuperación de espacios intermareales en el ámbito del estuario, con una superficie tal que compense la pérdida asociada a las obras.

Avifauna. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria estima que el aumento de tráfico marítimo podrá afectar a las poblaciones de gaviotas y cormoranes que emplean habitualmente las zonas intermareales como zonas de reposo.

Paisaje. El Ayuntamiento de Marina de Cudeyo solicita la definición y dimensionamiento de la construcción que acogerá el edificio de servicios y taller de mantenimiento, para poder valorar la afección sobre el paisaje. Por otro lado señala que, en aplicación del artículo 190 de la Ley del Suelo de Cantabria, el Ayuntamiento puede exigir que el proyecto de edificación incorpore un estudio de adaptación al entorno en el que se verifique el cumplimiento del planeamiento, en especial, su adaptación al entorno ambiental y paisajístico.

Patrimonio cultural. La DG de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria considera que, con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el EsIA, no se prevé la existencia de impactos significativos sobre el patrimonio cultural.

Dragados. La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM informa que, dentro del proceso de autorización de posibles vertidos al mar de materiales sobrantes procedentes de dragados, deberá recabarse informe de la Demarcación de Costas en Cantabria, en cumplimiento del artículo 131 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria establece la necesidad de aportar un calendario aproximado de los dragados de mantenimiento previstos durante la fase de explotación del puerto deportivo.

Afección al tráfico de la CA-141. La DG de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria critica la ausencia en el proyecto de referencias a la circulación por la carretera CA-141. Informa que parte de las obras quedan comprendidas dentro de la zona de protección de dicha carretera, por lo que precisan de la autorización de la citada Consejería, que será la encargada de establecer las condiciones oportunas de acuerdo con la normativa sectorial. Respecto a los accesos al puerto desde esa vía, señala que, en caso de necesitar algún acceso provisional no existente o la ampliación de alguno existente, será necesaria también la solicitud de la correspondiente autorización. Por su parte, la DG de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria sugiere que se estudie la accesibilidad al puerto y sus zonas de ampliación desde la CA-141 y se analice la conveniencia de plantear otro esquema para la regulación de las entradas y salidas.

Medidas de protección ambiental. La DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria propone una serie de medidas para minimizar el impacto paisajístico, la contaminación atmosférica y lumínica, y la pérdida de calidad de las aguas por vertido de pluviales. Por otra parte, sugiere el diseño de un plan de ahorro energético y de recursos naturales durante la explotación del puerto, así como la gestión del mismo según la metodología diseñada en el proyecto de puertos limpios (Interreg III-b SUDOE). Indica también la necesidad de definir las medidas de protección ambiental asociadas a una hipotética fase de abandono de las instalaciones.

Plan de Vigilancia Ambiental. La DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria considera imprescindible la realización de un seguimiento, durante la fase de funcionamiento del puerto, de las fluctuaciones en las comunidades de plancton, necton, bentos, avifauna y vegetación, así como un seguimiento hidrodinámico del sistema.

C. Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Una vez analizado el proyecto y su EsIA, y a la vista del resultado de la información pública, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental consideró que existían algunos aspectos que precisaban ser

ampliados. Por ello, el 3 de diciembre de 2009 solicitó al promotor información relativa al análisis de alternativas y a la afección sobre los valores ecológicos del LIC. Concretamente se requería:

Estudiar la opción de ubicación de parte de las instalaciones en la zona sur del puerto, tanto en la zona de prácticas del campo de golf de Pedreña como en otras zonas también con concesiones vigentes, con el fin de evitar la ocupación de nuevos espacios intermareales que además forman parte del LIC.

Analizar las alternativas teniendo en cuenta que los parámetros de referencia deben referirse a la conservación y el mantenimiento de la integridad del lugar, y de sus funciones ecológicas, prevaleciendo sobre otros criterios, como los económicos.

Completar la información relativa a los impactos sobre el LIC, analizando la estructura, función y papel de cada uno de los valores ecológicos del lugar y proponer medidas correctoras que corrijan específicamente los impactos sobre los hábitat y especies afectados por la actuación.

Con fecha 25 de enero de 2010 se recibe la información complementaria solicitada, en la que se amplía el análisis ambiental de alternativas de ubicación y la evaluación del impacto sobre el LIC. Asimismo, se propone, como medida correctora por la afección al hábitat 1140, reponer la zona intermareal afectada en la zona oriental de la ampliación al otro lado de la carretera CA-141, en cualquiera de los terrenos situados entre dicha carretera y el deslinde marítimo-terrestre, sugiriendo como zona objeto de esa regeneración el espacio intermareal conocido como la Fuente del Cobre.

Tras el análisis de esa documentación la DG de Calidad y Evaluación Ambiental decide solicitar, con fecha 3 de marzo de 2010, una nueva información complementaria que desarrolle, en todas sus implicaciones (administrativa/concesional, económica, constructiva y ambiental), la recuperación de la zona intermareal propuesta. Se requiere además, la realización de un cuadro resumen de la valoración de las alternativas desde un punto de vista técnico, ambiental y económico que integre, cuando corresponda, la valoración económica de la recuperación propuesta.

b) Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Ante la ausencia de informe del órgano competente en la gestión de los espacios naturales protegidos de Cantabria durante la información pública del proyecto, y teniendo en cuenta las consideraciones realizadas al proyecto en la fase de consultas previas, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, con fecha 3 de diciembre de 2009 informe a la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria. El 16 de febrero de 2010 se recibe la respuesta de dicho organismo a que adjunta copia del informe emitido de forma extemporánea durante la información pública del proyecto. En ese escrito valora como apreciable la afección del proyecto sobre el LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera he indica que se deberá valorar la afección al hábitat 1140 considerando la superficie real a eliminar y su ponderación en relación al conjunto del LIC.

Con fecha 3 de marzo de 2010 la DG de Calidad y Evaluación Ambiental remitió la información complementaria proporcionada por el promotor a la DG de Medio Natural y Política Forestal y a la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, ambas del MARM, y a la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, para que de acuerdo con sus competencias, emitiesen su valoración general y en particular sobre la potencial afección al LIC y sobre la nueva medida complementaria propuesta. Además, de cara a clarificar la viabilidad ambiental del proyecto, solicitó el pronunciamiento de esos organismos sobre la alternativa más viable desde el punto de vista ambiental.

El 20 de abril de 2010 se recibe la respuesta de la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria. Este organismo considera que la adopción de la alternativa 2A (la propuesta por el promotor) para la ejecución del proyecto no causará perjuicio a la integridad del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera, ni a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria. No

obstante, reitera su preferencia por la alternativa 2, ya que con la adopción de ésta, se evitaría la desaparición de 1,02 ha del hábitat de interés comunitario 1140 Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja, de las 297,89 ha de ese hábitat que alberga el LIC.

Respecto a la medida propuesta (recuperación de la zona intermareal denominada «Fuente del Cobre»), señala que deberá tenerse en cuenta la viabilidad del rescate de las concesiones. Finalmente indica la obligación de que el promotor le remita el proyecto definitivo para su valoración y establecimiento de las pertinentes condiciones, dada su incidencia en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

La DG de Medio Natural y Política Forestal del MARM se decanta también, en su informe del 31 de mayo de 2010, por la alternativa 2 debido a que disminuye la superficie de ocupación del LIC y de los sedimentos arenosos que alberga. Destaca que la alternativa 2A seleccionada por el promotor afectaría al LIC en una superficie de 10.512,64 m² y al hábitat 1140 en 10.238 m². Informa además que las praderas de «Zostera sp.» identificadas en la zona de influencia del proyecto se corresponden con el hábitat de interés comunitario 1110, incluido en el anexo I de la Ley 42/2007, del 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Por su parte, en su respuesta de 24 de junio de 2010, la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar considera adecuada la alternativa 2A elegida y aconseja la restitución a la zona marítimo-terrestre de terrenos actualmente desecados en la Bahía de Santander para compensar la pérdida de biotopos intermareales y submareales asociadas a la construcción de la dársena oriental. Por ello, considera que la medida correctora propuesta por el promotor para compensar la afección sobre la LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera es adecuada, e informa que dicha medida deberá ser aprobada y llevada a cabo de forma previa a la ejecución del proyecto de ampliación del puerto deportivo. Señala, además, que la actuación no alterará la sostenibilidad de las playas de la zona. Respecto a la posible afección sobre la biodiversidad marina indica que se deberá prestar especial atención a la afección sobre «Zostera nana», especie protegida por el Convenio OSPAR.

c) Consultas finales realizadas por el órgano ambiental. Tras el análisis del expediente del proyecto se deduce que la mejor alternativa desde el punto de vista ambiental es la que evita la ocupación del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera, en contra de la elegida por el promotor que sí plantea su ocupación. Por otro lado, se considera que no hay justificación técnica que avale la necesidad de ocupación del citado espacio de la Red Natura 2000, habiéndose presentado otras alternativas que evitan esta circunstancia. Por todo ello, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM decide, con fecha 15 de junio de 2010, solicitar a Puertos del Estado y a Puertos de Cantabria que se pronuncie sobre el interés general de la actuación con la alternativa planteada por el promotor, dadas las afecciones a la Red Natura 2000 señaladas por los organismos con competencia en la gestión de la Red Natura 2000.

En el informe recibido el 6 de julio de 2010, Puertos de Cantabria considera acreditado el interés general de la ampliación del puerto de Pedreña, al estar prevista en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria la realización de instalaciones para náutica recreativa, en el entorno geográfico del puerto de Pedreña. Por otra parte, declina pronunciarse sobre las alternativas propuestas, indicando que no dispone de información para ello. No obstante, sostiene que la falta de viabilidad económico-financiera de una alternativa resulta un elemento imprescindible en el análisis de alternativas, ya que implica no ejecutar la instalación, que en este caso se traduciría en el mantenimiento de la actual situación de afección al LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera, debido a la existencia de fondeos incontrolados, lo que es contrario al interés general plasmado en el citado Plan.

Con fecha 14 de septiembre de 2010 se recibe la respuesta de Puertos del Estado que adjunta un informe de la Autoridad Portuaria de Santander. Este organismo informa que el proyecto de ampliación del puerto deportivo se desarrolla dentro de la zona de servicio del Puerto de Santander, Puerto de Interés General. Además, señala que tanto los instrumentos de ordenación portuaria como urbanística prevén los usos náutico-deportivos en la zona en la que se pretende ejecutar el proyecto.

Desde su calidad de responsable de la ordenación y gestión del dominio público portuario (DPP) considera que la solución planteada por el promotor para acometer la ampliación del puerto deportivo resulta adecuada, ya que implica la concentración de atraques de embarcaciones de recreo en una zona delimitada para tal fin, evitando interferencias entre las actividades náutico-deportivas y las comerciales y mejorando así la seguridad en la navegación. Asimismo, destaca la ventaja que supone la ampliación de un instalación ya existente, que lleva pareja la mejora de la misma, frente a la ejecución de una nueva dársena y el establecimiento de nuevos canales de navegación.

Por otra parte, hace especial hincapié en la futura naturaleza demanial de las infraestructuras proyectadas, ya que una vez finalice el plazo concesional, quedarán al servicio de un puerto de interés general.

En su informe, la Autoridad Portuaria de Santander resalta el carácter de defensa del interés general que se desprende del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, utilizadas para promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, tal y como establece la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General. En la misma línea, afirma que la promoción de actuaciones como la ampliación del puerto de Pedreña resulta necesaria para el cumplimiento del mandato legal de autofinanciación del organismo portuario a los efectos de la consecución de los fines de interés general que tiene encomendados.

Respecto a la alternativa 2 descartada por el promotor, la Autoridad Portuaria de Santander confirma que ya fue estudiada por la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo a través de Puertos de Cantabria en el proyecto Ordenación de fondeos en el entorno del puerto de Pedreña: nueva dársena oeste, siendo desestimado en su día debido a la inviabilidad económica.

En cuanto a la solución planteada por el promotor para ejecutar la ampliación y teniendo en cuenta el análisis del estudio económico presentado por el promotor, la Autoridad Portuaria de Santander opina que es necesaria la explotación de un número de atraques como el propuesto en esa alternativa para que los ingresos posibiliten la amortización de las inversiones a realizar. Es más, concluye que de no adoptarse la alternativa elegida por el promotor se haría inviable la ampliación del puerto deportivo, imposibilitándose la consecución de los fines de correcta ordenación del DPP, fomento de la iniciativa privada en la financiación y gestión de las instalaciones portuarias y autofinanciación del organismo portuario que se encuentran contenidas en la normativa reguladora del sistema portuario de interés general.

Finalmente, con fecha 1 de julio de 2010, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria aclaración sobre la discrepancia existente en cuanto a la superficie del hábitat 1140 que figura en la ficha oficial de la Comisión Europea para el LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera (7 Ha) y la que aparece en su último informe (297 Ha), aportando, en su caso, información actualizada de dicho espacio.

El 21 de septiembre de 2010 la DG de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria responde a esa solicitud informando que los datos de superficie utilizados en su informe anterior son fruto de los trabajos realizados con motivo de la elaboración del Plan Marco de Gestión de los Espacios Acuáticos de la Red Natura 2000 en Cantabria. Adjuntan un informe del Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria, responsable de la implementación del citado Plan, que corrobora que la extensión del hábitat 1140 en el LIC es de 297,89 Ha.

Información adicional del promotor. Con fecha 20 de julio de 2010 se recibe una información adicional presentada por iniciativa propia del promotor que pretende aclarar el informe de la DG Biodiversidad recibido el 20 de abril de 2010 en el MARM.

El promotor indica que, teniendo en cuenta los datos de pleamares y bajamares vivas medias observadas registrados por el mareógrafo del puerto de Santander y tomando como base la batimetría referida al cero del puerto, la superficie intermareal ocupada en

la zona oriental sería de 5.789,07 m², por lo que la superficie de hábitat 1140 ocupado sería 0,578 Ha y no 1,023 Ha como sostiene la DG Biodiversidad en su informe. Recuerda además que la superficie del hábitat eliminado por la ampliación hacia el este se repondría con la recuperación para el dominio intermareal de la Fuente de Cobre que se corresponde con una superficie de 5.164,58 Ha.

Por otra parte, señala que el hábitat 1140 no está catalogado como prioritario, ni contiene ninguna especie protegida por la legislación vigente y que presenta en Cantabria su más bajo porcentaje de cobertura en el LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera. Por ello, considera que la DG Biodiversidad magnifica la importancia de la afección sobre ese hábitat y que resulta incoherente con su afirmación de que el proyecto no causará perjuicio a la integridad del LIC, la cual denota su conformidad con el proyecto.

Respecto a la medida correctora propuesta, el promotor informa que no existe ninguna concesión administrativa sobre los terrenos propuestos para su regeneración ambiental y paisajística, por lo que no es necesario el rescate de ninguna concesión. Indica también que cuentan con la conformidad del Ayuntamiento de Marina de Cudeyo.

Entre otros documentos, el promotor adjunta a su informe la autorización que le fue concedida por la Autoridad Portuaria de Santander para la instalación de doce puntos de fondeo en la zona este contigua al puerto deportivo Marina de Pedreña (en la zona objeto de la ampliación) ocupando una superficie de agua de unos 2.047,68 m², durante los meses estivales del 15 de junio al 30 de septiembre de 2009.

4. Integración de la evaluación

A. Análisis ambiental para selección de alternativas. El promotor realizó un análisis de las siete alternativas descritas en los apartados anteriores.

Teniendo en cuenta las similitudes que presentan las alternativas (ubicación en zona intermareal parcialmente antropizada y próxima al LIC, constructivamente semejantes, con una incidencia social similar y dedicadas a la misma actividad), planteó un análisis medioambiental basado en la comparación de aquellas variables que mejor definen el volumen y resultado de la actuación.

Se muestra a continuación, para cada alternativa propuesta, el incremento de las variables definidas, respecto a la situación preoperacional:

Incrementos	Situación inicial	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 2A	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5
	-	No actuar (NA)	E: Dársena O: Marina	E: NA O: Dársena	E: Dársena O: Dársena	E: NA O: Marina	Nuevo puerto Sur	S: Dársena O: Dársena
Superficie ocupada por las dársenas a ambos lados del puerto (m ²).	22.903,68	5.932,4(1)	19.455,76	7.842,06	18.080,28	8.260,38	37.548,41	20.639,84
Superficie intermareal ocupada (m ²).	17.177,76	0	10.553,92	3.863,20	9.652,27	4.069,28	-6.871,10	3.863,20
Superficie ocupada por muelles y estructuras nuevas (m ²).	8.334,81	0	8.256,03	834,48	2.905,58	5.902,31	12.073,87	3.423,36
Volumen agua en pleamar media (m ³).	150.472,45	0	1.822,84	10.231,48	23.165,27	-16.041,13	115.566,50	45.618,65
Volumen movimiento de tierras (nuevos trazados carreteras) (m ³).	-	0	-	-	-	-	266.500,00	19.000
Volumen total mov. tierras (dragados, vaciados y rellenos) (m ³).	-	0	76.127,11	17.741,80	49.315,49	69.161,92	490.731,34	95.429,15
N.º de embarcaciones (unid.).	244	47(2)	297	98	194	192	194	194

Aclaraciones tabla:

(1) Superficie ocupada en la zona oriental por la concesión de fondeo de embarcaciones deportivas y un embarcadero (para embarcaciones de transporte de pasaje en la bahía, las Pedreñeras, y embarcaciones deportivas) y en la zona occidental por el taller de mantenimiento de la empresa de transporte de pasaje en la bahía y otras actividades sin control.

(2) Se refiere al total de embarcaciones fondeadas, atracadas, abarloadas y varadas, tanto a poniente (35) como a levante (12) del actual puerto.

Del análisis ambiental de alternativas realizado por el promotor se deduce que la mejor opción es la alternativa 2, ya que es la que menos superficie por dársenas ocupa, afecta a menos superficie intermareal (a excepción de las alternativas que suponen ampliación hacia tierra) y requiere menos movimientos de tierra. No obstante, es descartada por el promotor por considerarla una solución incompleta que no resuelve la necesidad de ampliación (es la que posibilita menor número de atraques) ni los problemas medioambientales de la zona oriental del puerto (fondeos y vertidos incontrolados), implicando además un coste económico elevado debido al dragado sobre fondo rocoso que es necesario realizar para la construcción de la dársena occidental, que no tendría recuperación de costes al no desarrollar la dársena oriental.

En su lugar, se optó por la alternativa 2A que es, a juicio del promotor, la única que resuelve global y definitivamente la problemática ambiental del lugar, aumenta el prisma de marea, se integra perceptualmente en el entorno y aporta el número máximo de embarcaciones que ambientalmente puede asumir el lugar, minimizando los movimientos de tierra y la construcción de muelles y espigones. El promotor concluye que es la que supone menor impacto en términos numéricos y la única que es posible ejecutar técnica y administrativamente.

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

Impactos sobre la dinámica litoral. La modificación batimétrica por el dragado y la construcción de diques y muelles podrían afectar a la hidrodinámica y a los procesos de sedimentación y erosión, lo que a su vez afectaría al prisma de marea, al canal de navegación Pedreña-Somo, a la geometría de la desembocadura del río Miera y a las dunas y playas del Puntal.

El EsIA adjunta un estudio específico sobre la dinámica litoral, realizado por el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria, que permite analizar la posible afección del proyecto sobre la dinámica litoral de la bahía de Santander. El estudio concluye que a corto plazo, los efectos sobre las corrientes marinas y desfase de marea no son significativos y que las zonas de sedimentación a ambos lados del puerto actual se trasladarán a ambos lados de la ampliación. A largo plazo, como consecuencia del aumento del prisma de marea en un 0,007%, aumentará el volumen de los canales interiores de la ría de Cubas en un 0,01%, estimándose un incremento en profundidad de 2 cm y en anchura de 30 cm.

Del mismo modo, la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar indica que la ejecución del proyecto no afectará sustancialmente ni a la dinámica del litoral ni al transporte sedimentario en la bahía, por lo que no se alterará la sostenibilidad de las playas en la zona.

Impactos sobre la calidad de las aguas. La calidad de las aguas podrá verse afectada tanto en la fase de obras como en la fase de explotación por los efectos derivados de las operaciones de dragado (resuspensión de sedimentos y contaminantes asociados, dispersión de finos y consecuente aumento de la turbidez) y por vertidos accidentales (uso de maquinaria, aumento de embarcaciones, aumento de actividades relacionadas con el uso del puerto, etc.).

Para minimizar la dispersión de finos durante las operaciones de dragado y evitar a su vez la afección al LIC y a la zona de cría de moluscos, se instalarán cortinas antiturbidez que dispondrán de un sistema de boyas de fondeo para facilitar su posicionamiento.

El EsIA establece la prohibición de realizar vertidos de cualquier tipo de residuo al medio marino durante las obras. Para evitar los vertidos accidentales se dispondrá de barreras de contención que permitan cercar los derrames de sustancias contaminantes. En fase de explotación se recomienda la implantación del proyecto puertos limpios (Interreg III-b SUDOE).

Respecto al cumplimiento de los parámetros de calidad de las aguas para la producción de moluscos, el promotor no prevé modificación en la calidad de la masa de agua debido

a que la turbidez se contrarrestará con las barreras antiturbidez y a que no se prevén vertidos al medio marino durante la explotación del puerto.

Impactos sobre la Red Natura 2000. La ejecución del proyecto supondrá la incorporación al puerto deportivo de 18.080,28 m², de los cuales 10.512,64 m² implican la ocupación del LIC ES1300005 Dunas del Puntal y Estuario del Miera.

La ampliación hacia el este afectará directamente, a 10.238,22 m² del hábitat de interés comunitario 1140 Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja e indirectamente al 1130 Estuarios. Además, dada la presencia en el área de influencia del proyecto de praderas de «Zostera spp.» y «Zostera nana» también podrán verse afectados el hábitat de interés comunitario 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda y el hábitat fondos de «Zostera» de la Lista OSPAR de especies y hábitat amenazados y/o en declive.

El fondo intermareal arenoso, que se corresponde con el hábitat 1140 desaparecerá completamente sin posibilidad de recuperación por los necesarios dragados de mantenimiento del calado del puerto deportivo y sus canales de entrada y salida, lo que imposibilitará la reinstalación de las comunidades bentónicas.

El estudio de la representatividad del hábitat afectado pone de manifiesto que la zona oriental de ampliación representa el 57,10% de los filos y el 8,4% de los taxones presentes en ese hábitat en la bahía de Santander; mientras que la zona occidental de ampliación representa el 42,8% de los filos y el 7,8% de los taxones.

Por otra parte, ninguna de las especies presentes en el LIC (catalogadas de especial interés en la ficha del LIC y que están incluidas en el anexo II de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad) se encuentran en el hábitat 1140 ni están relacionadas con él.

Según indica el promotor, la presión antrópica que soporta esta zona litoral de Pedreña, y que dificulta su estado de conservación, impide que cumpla su función ecológica de servir de conexión entre el medio terrestre y el marino.

Como consecuencia de la tramitación ambiental del proyecto el promotor propone como medida complementaria por la desaparición de parte del hábitat 1140, reponer la superficie intermareal afectada en la zona oriental de la ampliación (5.789,07 m²) al otro lado de la carretera CA-141, en cualquiera de los terrenos que se sitúan entre dicha carretera y el deslinde marítimo-terrestre (que se corresponden con el dominio intermareal perdido). Sugiere como zona objeto de esta restauración, el entorno conocido como la Fuente del Cobre. Para ello se contemplan las siguientes actuaciones:

Vaciado de 15.493,74 m³ de las arenas y rellenos vertidos en ese lugar y su carga y transporte a vertedero de inertes.

Ataluzado entre la cota 1,00 y 4,70 (H:6-V:1) sobre el cero del puerto, para transformarla en una zona intermareal que drenaría por debajo de la carretera CA-141.

Construcción de un caño que garantice el correcto drenaje de la zona.

Regeneración e integración paisajística de la zona reintegrada al dominio intermareal.

Tras el análisis de la evaluación de la afección del proyecto sobre el LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera efectuada por el promotor, la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria estima que la adopción de la alternativa 2A para la ejecución del proyecto no causará perjuicio a la integridad del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera, ni a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

Impactos sobre la biocenosis marina. Las obras de dragado y de cimentación de diques provocarán la desaparición de las comunidades bentónicas de la zona intermareal situada a ambos lados del actual puerto. Además, el aumento de turbidez del agua y la resuspensión de contaminantes repercutirán negativamente en los organismos fotosintéticos y en los filtradores, afectado indirectamente al resto de cadena trófica y a los recursos marisqueros de la zona.

El medio pelágico será verán afectado también durante las obras por la modificación de la calidad de las aguas y posteriormente por las actividades náuticas.

El EsIA indica que a pesar de que la bahía de Santander comprende espacios de interés para la avifauna, la zona donde están proyectadas las obras no se corresponde con ninguno de esos espacios, al no ser zona de invernada, ni de nidificación, ni zona especialmente visitada para la alimentación. No obstante, la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria considera que el aumento del tráfico marino podrá afectar a las poblaciones de gaviotas y cormoranes que habitualmente emplean las zonas intermareales como zona de reposo.

Impactos sobre el paisaje. La ampliación del puerto supone la pérdida de paisaje litoral, alterando de esta manera la cuenca visual.

El grado de afección al paisaje será función de su fragilidad visual. El estudio de la cuenca visual realizado concluye que la zona de actuación presenta una fragilidad visual muy alta debido a que la bahía concentra un elevado porcentaje de población, a que la actuación se desarrollará al pie de la carretera CA-141 y a que la zona está desprotegida de pantallas naturales de vegetación.

En respuesta a la solicitud del Ayuntamiento de Marina de Cudeyo se ha realizado una simulación del aspecto final que tendría la ampliación del puerto.

Para minimizar el impacto sobre el paisaje se proponen medidas genéricas consistentes en la retirada, una vez finalicen las obras, de las instalaciones temporales, materiales sobrantes, escombros., contenedores, carteles, etc., así como la restitución de la calidad del suelo que fuera ocupado de manera temporal.

Impacto sobre los recursos marisqueros. Según señala el promotor, la zona de actuación no es un espacio habitualmente utilizado para marisqueo. Afirmar además, que la zona de mayor interés marisquero, zona de Elechas, no se verá afectada ni directa ni indirectamente por el proyecto.

Gestión del material dragado. El proyecto contempla el dragado de una superficie total de 18.000 m² y un volumen aproximado de 29.500 m³ de sedimentos entre las dos zonas de ampliación.

El método de dragado será de tipo mecánico, empleando una retroexcavadora y con posibilidad de usar explosivos en la zona oeste por la presencia de rocas.

Los resultados de la caracterización de los materiales a dragar, realizada siguiendo las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles (RGMD), CEDEX, 1994; muestran que el material a dragar en la zona este es de categoría I (material no contaminado), y el de la zona oeste es de categoría II (moderadamente contaminado), debido a su contenido en mercurio.

El promotor propone reutilizar como material de relleno, en caso de que posea las características adecuadas, un volumen estimado de 5.400 m³ de material dragado. El material sobrante, se gestionaría en mar o en tierra, trasladándolo en este último caso a un vertedero autorizado. En caso de su gestión en medio marino, se propone que la zona de vertido sea la que utiliza la Autoridad Portuaria de Santander para el vertido de los materiales de dragados de mantenimiento de calado de la bahía, previa autorización de vertido obtenida conforme lo establecido en la legislación vigente en la materia. En todo caso, de forma previa al inicio de las obras, deberá haberse resuelto el destino final de los materiales a dragar, debiendo contar con los permisos y autorizaciones pertinentes.

Impacto sobre el patrimonio. Según indica el EsIA, la información existente de la zona permite establecer un riesgo mínimo o nulo sobre el patrimonio cultural, como lo demuestra la ausencia de afección al patrimonio arqueológico submarino durante los dragados periódicos del canal de navegación entre Pedreña y Somo. De todas formas, se propone como medidas preventivas realizar un reconocimiento arqueológico de la zona a dragar de forma previa al inicio de las obras y ya durante las obras, llevar a cabo un seguimiento arqueológico. En caso de descubrimiento de restos arqueológicos, el Director de Obra interrumpirá las operaciones de dragado y pondrá en conocimiento de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria los hallazgos encontrados.

Estas consideraciones han sido ratificadas por la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria, que en su informe emitido en la fase de información pública del

proyecto no prevé la existencia de impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor.

Impactos sobre el tráfico de la carretera CA-141. El empleo de maquinaria de obra y el trasiego de camiones afectarán tanto al tráfico rodado de la carretera CA-141 como al tráfico peatonal de la zona. Además, aumentará el riesgo de accidentes ya que el parque de maquinaria y la zona de acopios se ubicarán bien en la zona portuaria o bien al otro lado de la carretera. Teniendo en cuenta el tráfico que soporta la carretera (IMD de 9.991 vehículos) y las dificultades de utilizar una vía alternativa de paso, el impacto se considera significativo.

Con el fin de minimizar las molestias y eliminar todo tipo de riesgo al tráfico rodado y peatonal la actuación se pondrá en conocimiento de las autoridades competentes en la materia y se solicitarán los permisos pertinentes y las ayudas necesarias para regular el tráfico. Asimismo, se tendrá previsto un dispositivo para casos de emergencia, que contemplará recorridos alternativos.

Impactos sobre el tráfico marítimo y la actividad portuaria. Las operaciones de dragado, la demolición de escolleras y la construcción de diques afectarán al tráfico marítimo tanto deportivo como al servicio de lanchas de transporte de pasajeros (las Pedreñas) de la línea Santander-Pedreña-Somo.

El promotor se compromete a comunicar a la Autoridad Portuaria de Santander el comienzo de las obras, el plan de obras y las medidas de seguridad adoptadas para minimizar los riesgos de accidentes con el tráfico marítimo y asegura que dispondrá de los permisos necesarios. También se pondrá en contacto con la empresa del servicio de lanchas Santander-Pedreña-Somo para que ésta pueda prepararse para las incidencias.

Durante las operaciones de dragado se dispondrán las señalizaciones marítimas necesarias y obligatorias y se respetará la premisa de cesión de paso a cualquier embarcación.

C. Consideraciones de la evaluación. Tal y como se ha puesto de manifiesto durante el proceso de evaluación del proyecto y como así lo han expresado las entidades participantes, la mejor alternativa desde un punto de vista estrictamente ambiental es aquella que no ocupa parte del espacio LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera, situada en la parte oriental del actual puerto de Marina de Pedreña (alternativa 2).

Sin embargo también se han extraído conclusiones que, aún valorando ambientalmente mejor la alternativa 2, indican que la alternativa propuesta por el promotor (alternativa 2A), que desarrolla sendas dársenas a ambos lados del puerto actual, no causará perjuicios a la integridad del citado espacio de la Red Natura 2000, como así lo ha puesto de manifiesto la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria como organismo competente en la gestión del espacio protegidos, o la propia Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir además de todas las medidas preventivas y correctoras, y el PVA propuestos en el EslA, las siguientes condiciones de protección ambiental:

El proyecto definitivo se remitirá a la DG de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria con el fin de que ese organismo establezca las correspondientes condiciones dada su incidencia en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria. Deberá incluir, tal y como sugiere ese organismo, un calendario aproximado de los dragados de mantenimiento previstos durante la fase de explotación del puerto deportivo, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de la evaluación ambiental de los mismos. También incorporará, a petición de la DG de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, un plan de ahorro energético y de recursos naturales durante la explotación del puerto, medidas de protección ambiental asociadas a una hipotética fase de abandono de las instalaciones y el resto de medidas propuestas por ese organismo durante la información pública del proyecto orientadas a

minimizar el impacto paisajístico, la contaminación atmosférica y lumínica y la pérdida de calidad de las aguas por vertido de pluviales.

Antes de la fase de explotación, el promotor remitirá el proyecto definitivo a la DG de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria con el fin de que ese organismo establezca, en su caso, las correspondientes condiciones dada su ubicación en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

El promotor propone como medida complementaria la recuperación del espacio intermareal conocido como la Fuente del Cobre. Se deberá elaborar un proyecto específico que desarrolle dicha medida, el cual deberá ser aprobado por la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar y deberá ser ejecutado de forma previa a la realización del proyecto objeto de esta declaración de impacto ambiental, tal y como indica ese organismo en su informe de fecha 22 de junio de 2010.

A falta de la ubicación exacta, del conocimiento de la capacidad de carga del medio y del estudio de la incidencia ambiental del vertido de los materiales sobrantes (dragados) en el medio marino y, puesto que el anteproyecto propone y presupuesta el traslado del material sobrante de dragado y demolición a un vertedero autorizado situado a una distancia entre 10-20 km (considerando ida y vuelta) de la zona de actuación, se considera esta última alternativa para la gestión de dichos residuos. El vertedero finalmente seleccionado deberá contar con el correspondiente Plan de Restauración y las condiciones de traslado deberán realizarse según lo dispuesto en el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero. Asimismo, se consensuarán los trayectos y horarios del transporte de los mismos con los organismos autonómicos y municipales con competencias en la materia, de cara a evitar incidencias sobre otras actividades del entorno.

Para evitar la incidencia sobre otro tipo de actuaciones en el medio marino, el cronograma de actuaciones deberá consensuarse con la Autoridad Portuaria de Santander, al ser el organismo responsable de otorgar las autorizaciones y concesiones en el dominio público portuario asociado al Puerto de Santander, espacio en el que se incluye la actuación.

Dado que parte de las obras quedan comprendidas dentro de la zona de protección de la carretera CA-141, de forma previa al inicio de las mismas deberá obtenerse la autorización correspondiente por parte de la DG de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.

Durante la fase de explotación del puerto, y tal y como indica la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria se realizará un seguimiento de las fluctuaciones en las comunidades de plancton, necton, bentos, avifauna y vegetación del entorno, así como un seguimiento hidrodinámico del sistema. Los controles y la periodicidad de los mismos deberán consensuarse con ese organismo. Los informes resultado de esos seguimientos se remitirán, además de al órgano sustantivo, a la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El EsIA contempla la aplicación de un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) cuyos objetivos son velar para que la actividad se realice según el Proyecto y las condiciones en las que se haya autorizado; determinar la eficacia de las medidas de protección ambiental contenidas en el EsIA y en la declaración de impacto ambiental, y verificar la exactitud y corrección de la evaluación de impacto ambiental practicada.

El adjudicatario del proyecto nombrará una Dirección Ambiental de Obra y de Explotación que será el responsable de la ejecución del PVA.

El PVA se ha desarrollado a través de un Programa de controles, para cada uno de los cuales se define su objetivo, duración, frecuencia, zonas de aplicación, indicadores, valores de contraste y observaciones-contingencias asociadas.

Los aspectos objetos de vigilancia y control ambiental serán los siguientes:

En fase de construcción:

Comprobación del adecuado balizamiento y señalización de las distintas zonas de la obra.

- Control de la calidad del aire.
- Control del canal de navegación.
- Control de la calidad del agua.
- Control de las emisiones de ruido.
- Control del tráfico por la CA-141.
- Control del tráfico marítimo.
- Vigilancia de las obras de restauración.
- Gestión de los residuos.
- Control de la gestión de los materiales a dragar.
- Patrimonio arqueológico.

En fase de funcionamiento:

Control de la calidad de las aguas (frecuencial trimestral durante la vida útil del puerto).

Gestión de residuos (frecuencia mensual durante la vida útil del puerto).

El PVA incluirá además, el seguimiento durante la fase de explotación de las fluctuaciones en las comunidades de plancton, necton, bentos, avifauna y vegetación del entorno, y el seguimiento hidrodinámico del sistema, en las condiciones que determine la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.

El promotor, como responsable del PVA, remitirá al órgano sustantivo los informes resultado de la aplicación del PVA, que se emitirán con una periodicidad trimestral o de manera puntual cuando así lo requieran las circunstancias. Los informes derivados del seguimiento de las fluctuaciones de las comunidades presentes y del seguimiento hidrodinámico del sistema se remitirán también a la DG de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.

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

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 Ampliación del puerto deportivo Marina de Pedreña, Bahía de Santander, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2A 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 para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 8 de noviembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

