

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 12131** *Resolución de 11 de mayo de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al Dique de Poniente en el puerto de Ceuta».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 26 de noviembre de 2019, la Autoridad Portuaria de Ceuta como promotor y órgano sustantivo del proyecto «Dragado en la Dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al Dique de Poniente en el puerto de Ceuta» solicita a la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (en adelante, MITECO), solicitud de emisión de informe de compatibilidad del proyecto con la estrategia marina del Estrecho y Alborán. En respuesta a esta solicitud, la Dirección General de la Costa y el Mar emite informe de compatibilidad el 5 de abril de 2021 e indica la necesidad de considerar el sometimiento de la actuación a evaluación de impacto ambiental simplificada, al tratarse de una obra de mejora de calados, según lo dispuesto en el anexo II, grupo 3, apartado d), de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Con fecha 2 de septiembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, escrito de la Autoridad Portuaria de Ceuta de solicitud de tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Dragado en la Dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al Dique de Poniente en el puerto de Ceuta».

El proyecto está incluido en el anexo II, grupo 3. Perforaciones, dragados y otras instalaciones mineras e industriales, apartado d) Extracción de materiales mediante dragados marinos excepto cuando el objeto del proyecto sea mantener las condiciones hidrodinámicas o de navegabilidad. En virtud de ello, este proyecto debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental simplificada, previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la citada Ley.

Análisis ambiental

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El objeto del proyecto consiste en la ejecución de un dragado de primer establecimiento para aumentar el calado en las aguas interiores del puerto de Ceuta al abrigo de los diques exteriores, de manera que se permita el acceso de buques en condiciones de seguridad hasta la tercera alineación del Dique de Poniente. Para ello se propone la ejecución en el interior del puerto de una plataforma a la cota -14,20 metros medidos sobre la Bajamar Viva Equinoccial. En esta operación el promotor no utilizará explosivos.

Tramitación y consultas.

Con fecha 29 de septiembre de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas

afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. MITECO.	Sí
Subdirección General para la Protección del Mar. Dirección General de la Costa y el Mar. MITECO.	Sí*
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. MITECO.	No
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. Dirección General de Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Delegación del Gobierno en Ceuta.	No
Consejería de Educación y Cultura. Ciudad Autónoma de Ceuta.	No
Consejería de Fomento y Turismo. Ciudad Autónoma de Ceuta.	No
Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos. Ciudad Autónoma de Ceuta.	Sí
Consejería de Sanidad, Consumo y Gobernación. Ciudad Autónoma de Ceuta.	No
Cofradía de Pescadores de Ceuta.	No
Ayuntamiento de Ceuta.	No
Laboratorio de Biología Marina. Departamento de Fisiología y Biología Animal. Facultad de Biología. Universidad de Sevilla.	No
Instituto de Ciencias del Mar (ICM-CSIC).	No
Instituto Español de Oceanografía (IEO).	Sí
Sociedad Española de Cetáceos (SEC).	No
Ocena. Oficina Central Europea.	No
WWF/ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Ceuta.	No
Los verdes Ceuta.	Sí
Greenpeace España.	No
Asociación Ecologista Septem Nostra.	No
Aguas de Ceuta Empresa Municipal, S.A (ACEMSA).	No

* Emitió respuesta la Dirección General de la Costa y el Mar.

Como consecuencia de la petición de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO de estudios y análisis de detalle para poder informar sobre los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, se remite un requerimiento al promotor, con fecha 17 de marzo de 2022, con el fin de completar el documento ambiental en los aspectos apuntados por este organismo.

Recibida la información solicitada, se remite a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina con fecha 16 de septiembre de 2022, que emite informe con entrada en esta Dirección General el 24 de octubre de 2022.

Como consecuencia del trámite realizado, se plantean al promotor una serie de medidas ambientales propuestas por las Administraciones consultadas para su consideración, con fecha 13 de febrero de 2023, las cuales son aceptadas por el mismo el 20 de febrero de 2023, pasando las mismas a formar parte del proyecto.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

a) Características del proyecto.

El objeto del proyecto consiste en la ejecución de un dragado de primer establecimiento en las aguas interiores del puerto de Ceuta, en la zona abrigada por los diques exteriores, a fin de permitir el acceso en condiciones de seguridad hasta la nueva terminal de repostaje de combustible o *bunkering*, situada en la tercera alineación del Dique de Poniente. El dragado se realizará en la Dársena de Levante, al noreste del Muelle de España, con objeto de garantizar la seguridad de la maniobra de acceso de los buques a plena carga, para lo que se define que el buque máximo admisible, tras el estudio realizado por el promotor, sería un petrolero Panamax de 235 m de eslora, 32,2 m de manga y 12,50 m de calado. Dado que la profundidad mínima que se alcanza en la dársena de levante es de 13,20 m y en la dársena de poniente de 13,40 m, se requiere garantizar un calado de 14,20 m para permitir el acceso de estos buques. Para ello se propone la ejecución en el interior del puerto de una plataforma a la cota -14,20 metros medidos sobre la Bajamar Viva Equinoccial. Esta plataforma tiene una superficie de 16.386 m², incluido taludes 3H:1V y precisa la extracción del fondo marino de un volumen de 9.129 m³ de material. En esta operación el promotor no utilizará explosivos.

El documento ambiental prevé un plazo de ejecución de dos meses, no realizándose actuaciones de dragado entre el 1 de agosto y el 31 de diciembre. Las fases de ejecución del proyecto consisten en:

1. Extracción de material del fondo, con draga mecánica tipo retroexcavadora hidráulica montada sobre gánguil autopropulsado, hasta que la cántara –con capacidad de 250 m³– quede completamente llena.
2. Maniobra de aproximación de la draga hasta el punto de descarga definido por la Autoridad Portuaria de Ceuta.
3. Descarga del material depositado en la cántara sobre camiones basculantes – de 14 m³ de capacidad y 23 t de carga neta– estacionados junto al cantil del muelle.
4. Maniobra de retorno a la zona de dragado hasta completar los 9.129 m³ de volumen a dragar.
5. Transporte del material procedente del dragado a vertedero terrestre autorizado.

Destacar que el promotor ha caracterizado la zona a dragar en base a las «Directrices de caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo terrestre» (MAGRAMA, 2015). El material a dragar se ha clasificado como categoría A, con un tamaño medio (D50) de 0,43 mm (contenido de arenas medias superior al 40 %, de gravas superior al 10 % y de finos inferior al 3 %).

Además de la actuación de dragado propuesta, el promotor ha evaluado la alternativa 0 o de no actuación, descartada por impedir la explotación de la terminal de *bunkering* instalada, y la posibilidad de acceso con un nivel de agua mínimo de +1 m, descartada por su completa dependencia de la marea.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO presta conformidad a los efectos de ocupación del dominio público marítimo-terrestre (en adelante, DPMT), al

tratarse de una actuación propiamente portuaria ubicada íntegramente en dominio público portuario y al abrigo de las obras exteriores del puerto. Asimismo, indica que el informe de compatibilidad con la estrategia marina Estrecho y Alborán emitido previamente sigue en vigor, ya que no se ha alterado la obra a ejecutar respecto del proyecto inicial y se han incorporado al documento ambiental los condicionantes impuestos en dicho informe.

El Instituto Español de Oceanografía no plantea ninguna objeción a la ejecución de las obras descritas, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras previstas y el Plan de Vigilancia Ambiental definido, así los condicionantes emitidos por el informe de compatibilidad de la estrategia marina.

b) Ubicación del proyecto.

Morfológicamente, Ceuta es una península limitada por un estrecho istmo que comunica el monte Hacho con las estribaciones de la sierra del «Jebel Musa» en la zona continental. Al abrigo del Monte Hacho, la bahía de Ceuta se encuentra a resguardo de los vientos de Levante conformando un puerto natural mejorado por dos Diques (de Levante y de Poniente), situados a cada lado.

La zona marítima actual destinada a los buques comprende las obras de abrigo, las zonas de acceso, maniobra y fondeo y las zonas de operación marítima o dársenas es la delimitada por la Orden FOM/819/2015, de 21 de abril, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Ceuta. La superficie de agua incluida en la zona de servicio del puerto de Ceuta se subdivide a su vez en dos zonas:

– La Zona I, o interior, de las aguas del puerto de Ceuta es la comprendida entre la costa, los diques de abrigo y la línea que une sus morros. Abarca los espacios de agua abrigados, ocupando una superficie aproximada de 97,6 Ha e incluye las dársenas comerciales, la dársena pesquera y la náutico-deportiva.

– La Zona II está formada por aguas exteriores que incluye los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo: Comprende los espacios de agua que quedan al sur de la línea recta que se define desde Punta de Santa Catalina (35°54'24"N y 5°17'19"O) hasta Punta Blanca (35°55'2"N y 5°21'55"O) entre esta y la costa excluida la franja de mar contigua a la costa con una anchura de 200 metros. Ocupa una superficie aproximada de 662 Ha.

El proyecto de dragado se realiza dentro de la Zona I o interior de las aguas del puerto de Ceuta, al noreste del Muelle de España en su Dársena de Levante.

El área a dragar se localiza en el interior de la bocana del puerto de Ceuta, en las inmediaciones de los espacios protegidos ZEPA ES0000197 «Acantilados del Monte Hacho», LIC y ZEPA ES6310001 «Calamocarro-Benzú», LIC ES6310002 «Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho», ZEPIM «Litoral de la Ciudad Autónoma de Ceuta».

c) Características del potencial impacto.

Los elementos generadores de impacto identificados en el documento ambiental para la fase de ejecución son el balizamiento, el dragado, la presencia de las obras (relacionado con la presencia de medios mecánicos) y el depósito en vertedero, mientras que durante la fase de explotación se valoran como positivos aquellos elementos generadores de impacto sobre la mejora en las condiciones de navegabilidad y el cambio de la morfología.

c).1 Calidad de las aguas, sedimento y lecho marino.

Calidad de las aguas:

El documento ambiental indica que el puerto de Ceuta aplica la Recomendación de obras Marítimas ROM 5.1-13. Se estructura en cuatro programas: el Programa de Delimitación y Tipificación de las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (en

adelante, UGAPs), el Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos Ambientales, el Programa de Vigilancia de la Calidad Ambiental y el Programa de Gestión de Episodios Contaminantes.

La zona I o interior del puerto de Ceuta se divide en 6 UGAPs, siendo la zona 1 aquella en la que se ubicaría el dragado objeto del proyecto. Esta zona se corresponde con la Zona Oeste del puerto, dominada por fondos marinos rocosos, colindante con el Muelle de Poniente. En esta unidad, se identifican problemas por limpieza de tanques de lastre e hidrocarburos por operaciones de abastecimiento.

En este contexto, el documento ambiental indica que, en 2014, se iniciaron los trabajos de recogida de datos de distintas variables (corrientes, fisicoquímica de las aguas y turbidez) que aparecen detallados en el mismo. Entre estos resultados, destacar las variaciones entre la pleamar y la bajamar, de hasta 0,7 m, así como los niveles de turbidez, alejados del «máximo potencial» establecido en la ROM 5.1-13 para aguas muy modificadas, por lo que la calidad de las aguas para este parámetro se valora como deficiente.

Según el documento ambiental, el efecto esperado sobre este factor por las actuaciones del proyecto tendría su origen en el incremento de la turbidez. El estado inicial del agua se verá alterado por el dragado debido a la resuspensión de sedimentos y su incorporación a la columna de agua, lo cual generará turbidez. En este caso, se indica que el efecto será muy localizado y reversible a corto plazo debido al escaso volumen de material resuspendido y su tamaño (arenas medias). Dado que el efecto del incremento de turbidez sobre la calidad del agua será temporal y reversible, éste impacto se valora como negativo de baja intensidad.

Sedimento y lecho marino:

El documento ambiental recoge que la caracterización de los sedimentos de la zona a dragar se ha realizado conforme a lo dispuesto en las Directrices de caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo terrestre del MITECO.

Se destaca que el material no rocoso presente en la zona a dragar presenta un contenido alto en arenas medias (superior al 40 %). El siguiente tamaño mejor representado es el de las gravas con un porcentaje medio superior al 10 %, con un contenido medio en finos inferior al 3 %. La D50 es de 0,43 mm. El contenido en materia orgánica es bajo, estando en todas las muestras por debajo del límite de cuantificación. En el documento ambiental se indica que los sedimentos estudiados se califican dentro de la categoría A según las Directrices de caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo terrestre ya que se han declarado exentos de caracterización química y biológica debido a que en todas las muestras analizadas el contenido de finos se ha mostrado inferior al 10 %, la concentración en COT ha sido inferior al 2 % y el resultado del TPT ha presentado una concentración superior a 2.000 mg/l.

Con esta categorización de los materiales dragados, según las Directrices de caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo terrestre podrán verse al mar excepto en las zonas de exclusión. No obstante, la elevada presencia de sustrato rocoso en el material a extraer limita en gran medida los posibles usos que se le puedan dar a dicho material. Por otro lado, la retirada de material se llevará a cabo por medios terrestres. Teniendo en cuenta estos dos factores, los principales usos previstos se centran en los descritos para obras públicas, excluyendo la regeneración de playas por la propia naturaleza del material.

El promotor ha realizado un estudio de turbidez existente y esperada durante la actuación. Indica que es especialmente relevante tener en cuenta los periodos de marea vaciante, a fin de alejar posibles plumas de turbidez. Por último, destaca que los resultados de este estudio confirman que existen niveles de turbidez intrínseca significativos en el interior del puerto de Ceuta, estableciendo un valor máximo de turbidez superficial de 5 NTUs para la detención de las obras, aunque el valor umbral

definido en el programa de vigilancia ambiental (en adelante, PVA) es de 3 NTUs en 3 estaciones centinela identificadas en el documento ambiental.

Durante el dragado, las incidencias que pueden producirse sobre los sedimentos del fondo se central en la perturbación del fondo marino, más que en la calidad del material. En este sentido, la calidad del sedimento no se verá afectada por la actuación ya que no se va a introducir ningún tipo de contaminante ni inducirá procesos que alteren la calidad sedimentaria, sólo tendrá lugar una extracción del material. El principal efecto será la desaparición temporal de la primera capa de sedimentos, produciéndose una afección de carácter morfológico y estructural que, dadas las características propias del dragado y el volumen a extraer, puede clasificarse como negativa de baja intensidad.

El documento ambiental indica que se evitará, en la medida de lo posible, trabajar durante las jornadas en las que predominen vientos del este, condiciones que propician que la pluma de material suspendido evolucione mostrando una mayor dispersión.

c).2 Comunidades bentónicas y especies protegidas.

Se incluye como anexo III del documento ambiental, un estudio bionómico detallado que incluye la caracterización ambiental de la zona a dragar. Se indica que es un fondo entre 10 y 15 metros de profundidad muy llano y cubierto en su mayor parte por sedimento blando, compuesto por una capa de arena y grava con grandes concentraciones de lodo anóxico, como consecuencia de las numerosas evacuaciones de aguas fecales a estos fondos portuarios. Se define la estructura ecológica general de las comunidades marinas de la zona, muy afectadas por la sedimentación y turbidez, en las que la mayor parte del escaso fondo rocoso que se ha observado está en general muy colmatado y colonizado profusamente por el alga invasora *Rugulopterix okamurae*, incluida en el anexo del Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras, por lo que con estas condiciones geomorfológicas el número de hábitats bentónicos se ve reducida significativamente. En las zonas sedimentarias aparece la comunidad de arenas infralitorales. Se trata de fondos muy alterados previamente por anteriores operaciones de dragado en zonas cercanas que sufren colmataciones y movimientos frecuentes de sedimentos como consecuencia de la dinámica marina dominante en la zona portuaria.

Respecto a los impactos durante la fase de operación sobre las comunidades bentónicas, la presencia masiva del alga invasora *Rugulopterix okamurae* y las colmataciones por sedimentos disminuyen la calidad ecológica y científica de estos fondos marinos portuarios de forma muy significativa. Además, se indica que la dinámica marina ha provocado un gran impacto ambiental por traslado de sedimentos y colmatación que ahora se ven reflejadas en estos fondos marinos. En conclusión, las afecciones directas sobre las comunidades bentónicas presentes son negativas al eliminarse su presencia por efecto del dragado. En este caso, los efectos se consideran de baja magnitud, ya que dichas comunidades no presentan una alta fragilidad, la superficie afectada es escasa y el sustrato que aflora también es rocoso, permitiendo su recolonización por las mismas comunidades en el medio plazo por lo que el efecto se califica de negativo de baja intensidad. Respecto al alga invasora *Rugulopterix okamurae*, el promotor incluye un estudio del riesgo de propagación del alga, que incluye un protocolo preventivo con medidas de prevención y control durante la remoción, succión, acopio temporal, transporte, descarga en camiones y custodia del material en vertedero terrestre autorizado.

El documento ambiental indica que la especie *Charonia lampas*, especie recogida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (en adelante, CEEA) con la categoría «vulnerable», aunque no se han observado especímenes dentro del área a dragar, es posible que pudieran distribuirse dentro de la zona de actuación durante el dragado. Se propone la realización de una inspección submarina previa al dragado para asegurar su ausencia. Además, el promotor incluye un procedimiento de recogida y reubicación de individuos de *Charonia lampas* y otras especies que pudieran aparecer, siguiendo la solicitud de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO.

Dicho documento ambiental realiza una valoración resumida de las especies residentes y migratorias del Estrecho de Gibraltar, así como una descripción más detallada en el ámbito portuario del litoral ceutí, especialmente en lo referente a las comunidades bentónicas. Las comunidades marinas que se desarrollan en relación con las instalaciones e infraestructuras portuarias tienen un desarrollo notable y contienen numerosas especies de relevancia. En términos generales, las escolleras exteriores del puerto son las más ricas en especies debido a las condiciones ambientales que presenta, con grandes poblaciones de *Patella ferruginea*, con la categoría «en peligro de extinción», *Dendropoma lebeche*, con la categoría «vulnerable» y, en menor medida, *Astroides calycularis*, con la categoría «vulnerable», todas ellas en el CEEA. Las escolleras interiores y los muelles y espigones tienen características muy diferentes a los exteriores. Se trata de ambientes con un claro deterioro ambiental como consecuencia de rellenos, la creciente contaminación urbana e industrial y otros problemas asociados a la navegación, que se ve reducido por la alta tasa de renovación de las aguas interiores. En los ambientes más renovados se observan poblaciones de especies protegidas como *Patella ferruginea* y *Dendropoma lebeche*, así como colonias de *Astroides calycularis* y otras especies que indican cierta calidad del ambiente portuario. El promotor destaca que *Dendropoma lebeche* es poco abundante en el interior del puerto, apareciendo puntualmente bajo la forma de concreciones de escasa cobertura y reducido tamaño.

Respecto a la *Patella ferruginea*, especie que cuenta con estrategia de conservación aprobada en 2008 [«estrategia de conservación de la lapa ferruginea (*Patella ferruginea*) en España], destacar la población estable en los muelles y escolleras al sur de la zona de dragado. Según el documento ambiental, cualquier afección negativa sobre esta especie derivada del proyecto iría en contra de la estrategia de conservación y, por tanto, en contra de la estrategia marina Estrecho y Alborán.

El promotor ha realizado una caracterización de las poblaciones de *Patella ferruginea*. Según los censos realizados en 2011 y 2020, se está produciendo un incremento en la población tanto en el interior del puerto de Ceuta como en la costa de Ceuta, siendo especialmente importante en el interior del puerto, pasando de 4.111 individuos en 2011 a 58.155 en 2020. El promotor concluye que las posibles afecciones sobre la calidad de las aguas existentes en el interior del puerto de Ceuta como consecuencia de su actividad no están afectando a los individuos de *Patella ferruginea* que se ubican en esta zona, cuya población se está incrementando de forma muy superior al aumento en toda la costa de Ceuta, posiblemente coadyuvado por la vigilancia y seguridad en la zona I del puerto.

Las posibles afecciones sobre el medio derivadas de las obras de dragado proyectadas se centrarían en el aumento de la turbidez y de los sólidos en suspensión, que podrían sedimentar sobre los individuos cercanos de esta especie y colmatar su sistema respiratorio. El documento ambiental incluye el cálculo sobre la distancia que el material resuspendido en el dragado recorrerá y el tiempo que permanecerá en el columna de agua hasta localizarse por debajo de la profundidad de desarrollo de la *Patella ferruginea*. Los datos indican que la mayor parte del material de menor tamaño resuspendido recorrerá algo más de 20 metros en el peor de los casos en el sentido de la corriente, mientras que las arenas y gravas resuspendidas recorrerán algo menos de 5 metros en el sentido de la corriente. La afección prevista es muy reducida en el tiempo y en el espacio, no esperándose afecciones sobre las poblaciones de *Patella ferruginea* cercanas, valorándose como nulas o poco significativas.

El promotor indica que se dotará de barreras antiturbidez al equipo de dragado. Esta medida garantizará que la dispersión de finos derivada de la actuación no afecta negativamente a especies de interés localizadas en el interior del puerto ni a los espacios protegidos Red Natura 2000 del exterior. Además, contribuirán a frenar el avance en la expansión de la especie invasora *Rugulopterix okamurae* durante el dragado. También se controlará la desinfección de los medios utilizados para evitar la introducción y expansión de especies invasoras. Asimismo, se indica que no se realizará el dragado con marea llanante, restringiéndose las actividades a la marea vaciante.

Asimismo, propone no realizar operaciones que generen turbidez durante los meses de noviembre y diciembre, época de reproducción de *Patella ferruginea*, en la que las larvas –en suspensión en la lámina de agua– podrían verse más afectadas por un potencial incremento en la turbidez. Sin embargo, este periodo se ha ampliado siguiendo las recomendaciones de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, ampliándose desde el 1 de agosto hasta el 31 de diciembre, abarcando todo el periodo reproductor de la especie (maduración sexual y freza).

Los Verdes Grupo Verde de Ceuta señala, entre otros aspectos, la necesidad de considerar las afecciones a las especies marinas generadas por las actuaciones del proyecto, aspectos que han sido recogidos por el promotor en el documento ambiental.

La Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad de Ceuta indica que se deberá prestar una especial atención a la protección y el seguimiento de los contingentes poblacionales de *Patella ferruginea* presentes muy próximas a la zona de ejecución del proyecto, y contemplar acciones específicas en el PVA. Los resultados del PVA deberán remitirse a este organismo, así como las incidencias graves que pudieran darse durante su ejecución. Todos ellos aspectos recogidos por el promotor en el documento ambiental.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO expone las principales consideraciones sobre los valores naturales encontrados en el entorno de la actuación. Asimismo, resume los resultados de los estudios complementarios realizados por el promotor, concluyendo que el dragado no tendrá afección negativa significativa sobre los valores naturales considerados mientras que garantice el cumplimiento de una serie de condiciones impuestas, que han sido aceptadas explícitamente por el promotor.

c).3 Red Natura 2000.

El documento ambiental indica que los espacios Red Natura 2000 ZEPA ES0000197 «Acantilados del Monte Hacho» y LIC ES6310002 «Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho» se sitúan a una distancia de más de 600 m al noreste de la zona de dragado. Teniendo en cuenta el escaso recorrido de la pluma de turbidez generada (aproximadamente 300 m) y a la propia ubicación del dragado, en las aguas interiores del puerto de Ceuta, no se esperan efectos negativos sobre estos espacios ni sobre sus principales valores ambientales.

La Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad de Ceuta informa que la zona de dragado no está incluida en los espacios protegidos Red Natura 2000 existentes en la Ciudad de Ceuta. Dadas las características de la actuación y las medidas planteadas, concluye que el proyecto no tendrá repercusiones adversas significativas sobre el estado de conservación de estos espacios.

c).4 Compatibilidad del proyecto con la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Estrecho y Alborán.

La zona de actuación pertenece a la Demarcación Marina Estrecho y Alborán. De acuerdo con el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, los «dragados y vertidos al mar del material dragado, incluyendo los dragados para mejorar el calado de los puertos o de sus canales de acceso» deben contar con informe de compatibilidad con las estrategias marinas.

El EsIA incluye, como anexo IV, el informe de compatibilidad con la estrategia marina Estrecho y Alborán emitido por la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO, favorable con condiciones, que ha sido incluidas y aceptadas por el promotor en el documento ambiental y en la presente tramitación.

c).5 Aire, contaminación atmosférica y cambio climático.

El documento ambiental recoge que los efectos esperados sobre el aire son fundamentalmente los asociados a la emisión de gases de combustión y partículas

procedentes del funcionamiento de la maquinaria empleada para el dragado, por lo que la contribución de los gases y partículas de la draga a la disminución de la calidad atmosférica será insignificante.

Respecto al incremento de los niveles sonoros, el documento ambiental indica que, si se tiene en cuenta la ubicación del proyecto, el área acústica en el que se encuentra y la distancia a la primera línea de viviendas, no se estima que se produzcan impactos significativos.

Se indica que tanto la draga como el resto de maquinaria operarán durante un periodo de tiempo limitado, establecido en dos meses, en un entorno abierto, por lo que valora el efecto como nulo o poco significativo. Además, se proponen como medidas, el empleo de maquinaria de bajo consumo y alto rendimiento, evitar el exceso de velocidad, una conducción suave, etc.

c).6 Residuos.

El promotor incluye una calificación específica de los materiales a dragar, su legislación aplicable, la identificación del vertedero elegido como destino de los materiales, la capacidad de acogida de los materiales, sistema de transporte a vertedero, etc.

En documento ambiental recoge que las afecciones derivadas de la segunda fase de transporte del material procedente de dragado a vertedero terrestre autorizado se valoran como nulas o poco significativas.

c).7 Vulnerabilidad y riesgos.

Se incluye un análisis de la vulnerabilidad ambiental, económica y social del entorno en el que se asienta el puerto de Ceuta. Respecto a la vulnerabilidad ambiental, se incluye un análisis sobre la *Patella ferruginea*, un análisis de los recursos hidrológicos, así como sobre los espacios protegidos del entorno. En lo referente a la vulnerabilidad económica, se analizan los recursos pesqueros y acuicultura y la actividad portuaria. Por último, sobre la vulnerabilidad social se analizan las playas, actividades recreativas y deportivas, recursos culturales y otros recursos sociales.

El documento ambiental indica que, para garantizar la protección en caso de que se produzca una situación de emergencia durante la ejecución del proyecto, y para ello establecer la estructura organizativa que garantice la respuesta y la coordinación eficaz, la Autoridad Portuaria dispone de un Plan de Autoprotección, cuyos objetivos se definen en el documento ambiental. Además, cuenta con un Plan Interior Marítimo cuyo objeto es proteger el medio marino y la seguridad de las personas y bienes de posibles fuentes de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas que puedan manipularse en el puerto de Ceuta.

c).8 Programa de Vigilancia Ambiental.

El promotor incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) con medidas específicas de vigilancia y seguimiento durante la fase previa al inicio de las obras, durante la ejecución de las mismas y una vez finalizado el dragado. Algunas de las actuaciones previas al inicio de la actuación son la realización de una prospección submarina previa al dragado, el control de las estaciones centinela, el balizamiento de la zona de trabajo del dragado y la acción formativa sobre los aspectos ambientales destacables a los trabajadores de la actuación. Durante la fase de ejecución del dragado, se realizarán inspecciones submarinas semanales, control del funcionamiento de las barreras antiturbidez y de los niveles de turbidez, interrupción del dragado en condiciones adversas (viento, oleaje, corriente), limitar los trabajos de dragado a las mareas vaciantes, etc. Asimismo, el promotor indica que se realizará un control a posteriori de las estaciones centinela para una evaluación de los daños potenciales durante las obras, así como una actualización del informe de censo de *Patella*

ferruginea, cuyo inventario se realizará en un plazo no superior a cuatro meses, tras las actuaciones de dragado.

El promotor propone, durante la ejecución, la elaboración de informes mensuales referentes al PVA y de informes especiales ante potenciales incidencias significativas durante el transcurso de las obras de dragado. Tras la finalización del dragado, se elaborará un informe final de la vigilancia y el seguimiento en fase de ejecución del dragado. Toda esta documentación referente a la vigilancia y seguimiento del proyecto se remitirá a la Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad de Ceuta, así como a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO indica que se le remita el informe final de seguimiento, así como de los distintos aspectos relacionados con la remisión de la información a los Convenios de Protección del Medio Marino (Londres y Barcelona) sobre tipo de dragado, zona dragada, superficie del área dragada, características del material, etc. Estos aspectos han sido aceptados por el promotor.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Dragado en la Dársena de Levante para mejora de los condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al Dique de Poniente en el puerto de Ceuta» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental.

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

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Dragado en la Dársena de Levante para mejora de los condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al Dique de Poniente en el puerto de Ceuta», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental, en la documentación adicional y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 11 de mayo de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

Dragado en la Dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al Dique de Poniente en el puerto de Ceuta

