

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

10319 *Resolución de 30 de abril de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Construcción de la prolongación del Nuevo Muelle Comercial de Marín», en la ría de Pontevedra (Pontevedra).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 4 de marzo de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Construcción de la prolongación del Nuevo Muelle Comercial de Marín», respecto del que la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra actúa como órgano sustantivo y promotor.

Una vez analizado el documento ambiental, se detectan carencias en su contenido y, con fecha 10 de abril de 2025, se requiere al promotor que proceda a su subsanación, el cual remite el documento ambiental subsanado el 28 de abril de 2025.

Actualmente, en el puerto de Marín, el tráfico de material eólico y de productos siderúrgicos se desarrolla en el nuevo muelle comercial de Marín, muelle de 180 m de longitud y 9 m de calado, cuya superficie también es compartida con el depósito de contenedores, limitando así la superficie para los tráficos citados anteriormente. La eslora de los buques, que operan los tráficos de material eólico y siderúrgico, comprende entre un mínimo de 80 m y un máximo de 160 m, lo que hace que sólo se disponga de un puesto de atraque en el nuevo muelle comercial, entrando estos tráficos en conflicto, generándose esperas por la falta de disponibilidad de puesto de atraque, agravado, por un lado, por los largos periodos de atraque del siderúrgico dada su alta sensibilidad a la lluvia y, por el otro, por el largo tiempo de plancha en ciertas escalas del tráfico eólico.

Por todo ello, la Autoridad Portuaria plantea realizar una serie de actuaciones que doten al nuevo muelle comercial de las siguientes capacidades adicionales:

- Aumentar la capacidad de atraque en el nuevo muelle comercial que afecta a los tráficos siderúrgicos y de material eólico, mejorando la operatividad del puerto, evitando de esta manera posibles pérdidas de tráfico y permitiendo, en su caso, un crecimiento continuado.

- Aumentar la superficie de almacenamiento y operativa del muelle que permita atender los citados crecimientos del tráfico, así como también disponer de un nuevo atraque para una nueva tipología de buques con calado de hasta 11 m.

Con fecha 22 de mayo de 2025, esta Dirección General realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AYUNTAMIENTO DE MARÍN.	No
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSELLERÍA DE CULTURA, LENGUA Y JUVENTUD DE LA XUNTA DE GALICIA.	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO NATURAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. XUNTA DE GALICIA.	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO PESQUERO. CONSEJERÍA DEL MAR DE LA XUNTA DE GALICIA.	Sí
AUGAS DE GALICIA DE LA XUNTA DE GALICIA.	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE EMERGENCIAS E INTERIOR. CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA Y DEPORTE DE LA XUNTA DE GALICIA.	Sí
INSTITUTO DE ESTUDIOS DEL TERRITORIO. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO DE LA XUNTA DE GALICIA.	Sí
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL, SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO Y VIVIENDA DE LA XUNTA DE GALICIA.	No
DIRECCIÓN GENERAL SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD DE LA XUNTA DE GALICIA.	No
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO DE LA XUNTA DE GALICIA.	No
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO (MITECO).	Sí
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE. DIRECCIÓN GENERAL DE LA COSTA Y EL MAR DEL MITECO.	No
OFICINA ESPAÑOLA DEL CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE DEL MITECO.	Sí
SUBDIRECCIÓN GENERAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MAR. DIRECCIÓN GENERAL DE LA COSTA Y EL MAR DEL MITECO.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN PONTEVEDRA.	No
FEDERACIÓN GALEGA DE CONFRARÍAS DE PESCADORES.	Sí
ASOCIACIÓN ECOLOXISTAS EN ACCIÓN GALIZA.	No
ASOCIACIÓN PARA A DEFENSA ECOLÓXICA DE GALIZA-ADEGA.	No
FEDERACIÓN ECOLOXISTA GALEGA (FEG).	No
SEO/BIRDLIFE.	No

Con fecha 14 de julio de 2025, se requieren los informes, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, a la Dirección General de Urbanismo, la Dirección General de Salud Pública y la Dirección General de Calidad Ambiental, todas pertenecientes a la Xunta de Galicia; así como a la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre y la Subdirección General para la Protección del Mar, ambos organismos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

Con fechas 15 y 23 de julio de 2025, se recibe respuesta de la Dirección General Calidad Ambiental y de la Dirección General Urbanismo, respectivamente, y el 26 de

septiembre de 2025 de la Dirección General de Salud Pública, todas ellas de la Xunta de Galicia.

Con fecha 17 de diciembre de 2025, la Dirección General de la Costa y del Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) remite respuesta, si bien no incluye el informe preceptivo de compatibilidad del proyecto con la estrategia marina de la demarcación noratlántica, el cual es requerido con fecha 4 de febrero de 2026 y se incorpora al expediente el 6 de febrero de 2026.

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:

En una primera etapa del proyecto, es dictada Resolución de 14 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación de la infraestructura portuaria en el Nuevo Muelle Comercial de Marín, término municipal de Marín, Pontevedra». En dicho procedimiento ambiental, se plantea el análisis de tres alternativas de la ubicación de la obra, resultando seleccionada la solución dentro del puerto, que se mantiene en el proyecto actualmente en tramitación.

Una vez establecida esta premisa, el promotor señala que es de primordial importancia el análisis del manejo del material dragado, así como asegurar que todo el material dragado se pueda alojar en los recintos interiores específicamente creados y en los cajones del muelle. Todo ello, con el fin de garantizar la no afección a zonas de interés ambiental o pesquero próximas.

En la fase de proyecto, se consideran cuatro alternativas, con las siguientes características comunes:

– Conexión con el muelle comercial existente: Se demolería el bloque de hormigón en forma de escalera existente y se retiraría parte del talud de escollera y de material del núcleo del dique de cierre.

– Geometría del muelle: La ampliación del nuevo muelle comercial estaría constituida por un total de 4 cajones de 8 x 3 celdas, de ancho de celda 3,80 x 3.80 m. La eslora total de cada cajón sería 34,15 m. La longitud del muelle a la cota -11 m sería de 147 m.

– Talud de dragado: Se considera un talud de dragado de inclinación 3H:1V en todas las zonas, excepto la alternativa 4, que plantea un talud 4H:1V entre los PK 0+060 y 0+115, para reducir riesgos de inestabilidad.

– Recinto de confinamiento: Para crear un recinto cerrado donde poder verter el volumen de dragado extraído para la ejecución de la banquetta de cimentación de los cajones se prevé la construcción de una mota con material de tipo todo uno paralela al nuevo muelle comercial que coronaría a la cota +4,5 m y tendría 4,0 m de anchura en coronación.

La diferencia principal entre las cuatro alternativas propuestas radica en el diseño del cierre lateral alrededor de la terminal cubierta en el lado norte, para lo que el promotor propone las siguientes alternativas:

– Alternativa 0 o no ejecución: No se podría dar respuesta al crecimiento de tráficos esperados ni a las tipologías de buques actuales, lo que supondría un estancamiento en la actividad portuaria y un freno para la socioeconomía de la zona.

- Alternativa 1: El cierre lateral junto a la terminal cubierta estaría compuesto por:
 - Un cajón de 8 × 2 celdas de ancho de celda 3,80 × 3.80 m. El cajón tendría una eslora de 34,15 m y estaría cimentado a la cota -6,5 m sobre una banqueta de escollera de 1 m de espesor.
 - Un bloque de hormigón sumergido de 11,5 m de ancho en su base y 6 m en su parte superior.
- Alternativa 2: El cierre lateral junto a la terminal cubierta estaría compuesto por:
 - Un cajón de 8 × 2 celdas de ancho de celda 3,80 × 3.80 m perpendicular al muelle Ceferino Nogueira.
 - Dos cajones de 6 × 2 celdas de ancho de celda 3,80 × 3.80 m paralelos a la terminal cubierta. El cajón tendría una eslora de 26,05 m. Los cajones estarían cimentados a la cota -6.5 m sobre una banqueta de escollera de 1 m de espesor.
- Alternativa 3: El cierre lateral junto a la terminal cubierta estaría compuesto por un bloque de hormigón sumergido de 11,5 m de ancho en su base y 6 m en su parte superior.
- Alternativa 4: El cierre lateral junto a la terminal cubierta estaría compuesto por un dique de pedraplén coronado por superestructura con muro en L con zapata de 2,4 m de canto y 6,5 m de ancho y fuste de 1,5 m de ancho.

Con las suposiciones anteriores, el volumen de material proveniente de dragado sería superior al volumen de los recintos de almacenamiento en las alternativas 1, 3 y 4. Aunque en el caso de la alternativa 2, a priori, el volumen de los recintos de confinamiento es superior al volumen de dragado, sin embargo, para formar el recinto 1 de confinamiento es necesario realizar antes el dragado de banqueta de los cajones para el cierre lateral, requiriendo, igualmente, el tratamiento y gestión en el exterior, considerándose por tanto por el promotor como una alternativa no viable.

El volumen para dragar en la alternativa 4 es menor que en el resto, alternativas 1 y 3 (unos 5.000 m³ menos) y, en consecuencia, es la alternativa seleccionada por el promotor.

Se prevé la ejecución de las siguientes actuaciones:

1. Prolongación del nuevo muelle comercial de Marín en una longitud de 147 m con un calado de -11,0 m en bajamar media viva equinoccial (B.M.V.E.):

La geometría del muelle está compuesta de 4 cajones de 8 × 3 celdas con las siguientes características: eslora de cada cajón: 34,15 m; manga de cada cajón: 12,90 m. Cota de coronación de los cajones cajón +3,5 m; cota de apoyo del cajón en la banqueta de cimentación: -11,0 m. Los cajones estarán trasdosados con un pedraplén de talud 1,2H:1V y cimentados sobre una banqueta de escollera de 100 kg y 1 m de espesor. Las celdas de los cajones del muelle se rellenarán con material procedente de dragado y los últimos 30 cm de cada celda se sellarán con hormigón.

2. Construcción de un cierre lateral junto a la terminal cubierta:

Se proyecta un cierre lateral, mediante una mota de pedraplén, protegida con escollera, coronada por una superestructura de hormigón. Sobre la mota se dispone el enrase con grava (0,30 m de espesor), sobre el que asienta la viga de coronación, con sección en L con zapata de 2,4 m de canto y 6,5 m, y fuste de 1,5 m de ancho. La cota de coronación es variable entre la +5,6 (cota de coronación del nuevo muelle) y la +4,5 (cota de coronación del muelle Ceferino Nogueira).

3. Ejecución de dragados y vertido en los dos recintos de confinamiento:

Se acometerá un dragado general del canal de acceso y en el atraque a la cota -11 m, y un dragado en zanja de la cimentación de las estructuras de gravedad proyectadas (muelle de cajones) de una superficie de 5.000 m² y una profundidad de 12 m, y sustitución del material dragado por banquetta de escollera.

Los volúmenes de dragado estimados son 18.408 m³ para la cimentación de la banquetta del muelle, 24.047 m³ en el canal acceso y estimando una tolerancia vertical máxima permitida por exceso de 15 cm en todas las zonas, se realizaría un volumen de sobredragado de 4.320 m³, resultando en un total de 46.775 m³. Teniendo en cuenta un coeficiente de esponjamiento o de incremento de volumen de material dragado de 1,10 desde el volumen del material en su estado natural hasta que es colocado en el relleno y precargado, con lo que el volumen de dragado a confinar será 51.452,50 m³.

El material a dragar se ha caracterizado de categoría C según las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre» (DCMD).

4. Construcción de los dos recintos de confinamiento:

El material podrá reubicarse en las aguas del DPMT mediante una técnica de confinamiento en recinto emergido o rellenos portuarios o bien de confinamiento subacuático en zonas no restringidas y según las técnicas indicadas en el artículo 28. De acuerdo con esto y según el objeto del proyecto, el material dragado se utilizará como relleno de los cajones de la ampliación del nuevo muelle comercial y en los recintos que conformarán el relleno de la explanada. El material procedente de dragado se verterá en los siguientes recintos 1 y 2.

El volumen de los recintos de vertidos se calcula en el proyecto, siendo para el recinto 1 15.595,44 m³, para el recinto 2 15.063,36 m³ y en el interior de las celdas de los cajones 8 x 3 del muelle 18.321 m³. El volumen total disponible para confinar es de 48.979 m³. El promotor indica que, en caso de que el volumen de material procedente de dragado excediera la capacidad de los recintos, debe preverse un sistema de tratamiento del material que permitiera su secado para su posterior traslado a vertedero autorizado en conformidad con la legislación vigente.

La duración de las obras se estima en veinticuatro meses.

De acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de la construcción y demolición, el proyecto constructivo incorpora un anexo de gestión de residuos que analiza la cantidad y tipo de residuos que se producirán en la obra, y su gestión a vertedero autorizado.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO señala que la documentación aportada carece de información relevante sobre la ejecución del proyecto, lo que constituye una limitación muy significativa para informar de forma fundamentada.

En relación con la definición del proyecto, se detecta que falta especificar la metodología e instrumentación a utilizar tanto para la demolición, desmontaje y construcción de estructuras, como para actuaciones de dragado y vertido. En el caso de que se prevea utilizar voladuras, sería necesario realizar una modelización de la propagación del ruido submarino específica de las voladuras previstas en el que se tengan en cuenta las características particulares de la ubicación, las cargas explosivas utilizadas y el patrón de detonaciones previsto. El alcance espacial de esta modelización debería extenderse hasta el punto en el que los niveles de ruido se asemejen a los niveles ambientes esperables en la zona de estudio bajo condiciones normales. También se deberían realizar modelizaciones para todos los equipos generadores de ruido submarino cuyo uso esté previsto durante las operaciones.

b. Ubicación del proyecto:

La zona de actuación del proyecto está ubicada dentro de la zona I de las aguas del puerto de Marín, que no se encuentra dentro de ningún área de especial protección. El puerto de Marín se ubica en la Demarcación Marina Noratlántica, en la ría de Pontevedra. Se sitúa a unos 10 km de la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000554 «Corredor migratorio galaico cantábrico occidental», espacio marino protegido de la Red Natura 2000 de gestión estatal; y a 7,5 km de la zona de especial conservación (ZEC) ES1140002 «Río Lérez», de gestión autonómica.

El proyecto está parcialmente incluido dentro del ámbito de aplicación del Plan de recuperación de la subespecie lusitánica del escribano palustre (*Emberiza schoeniclus L. subsp. lusitanica Steinbacher*) en Galicia, localizándose sobre un área tipificada como potencial.

c. Características del potencial impacto:

1. Sedimentos marinos.

El documento ambiental establece las características del material sedimentario existente junto al nuevo muelle comercial, y que debe ser dragado. Añade que el dragado del material puede ser el causante de las mayores afecciones ambientales. Se han realizado distintas caracterizaciones de los fondos de la zona de las obras en los años 2010, 2017, 2021, 2021 (complementaria), 2022 y 2023 (complementaria).

En las caracterizaciones realizadas desde el año 2017, siguiendo las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado» vigentes en el momento del informe, el material ha resultado ser de categoría C, por su contenido en TBT's, aunque el contenido de mercurio también ha demostrado ser elevado. Esta caracterización fue confirmada en la realizada en 2022.

La opción de gestión del material dragado se decidió que fuera el vertido en recinto cerrado, por ello en los sucesivos proyectos elaborados este recinto ha sido una parte esencial de los mismos. Dada la importancia de este punto se incluyen el informe de la última caracterización realizada, año 2023, así como un informe de las caracterizaciones realizadas en el nuevo muelle comercial de Marín.

El documento ambiental señala que el efecto del proyecto sobre el entorno se deriva de la posible dispersión de material sedimentario como consecuencia de la extracción y transporte a recinto cerrado del material dragado. El vertido se va a realizar en recinto cerrado y se va a realizar un control exhaustivo de reboses. Es necesario indicar que para la ejecución del proyecto, como medida preventiva, se establece la colocación de barreras anti-dispersión en las actividades de dragado. La salida de agua vertida junto al material procedente de dragado se realizaría de manera controlada, mediante la instalación de un tubo de drenaje en la mota de cierre con salida al mar a cota superior a la media marea, con entrada protegida por barreras anticontaminación, a través del cual se evacuaría el agua vertida junto al relleno (tras la decantación de los sedimentos). Los taludes interiores de los recintos de confinamiento serían protegidos con geotextil, con la permeabilidad suficientemente reducida para impedir la salida de partículas contaminantes.

Por su relevancia, el documento ambiental incluye el análisis del efecto de la dispersión, que se ha realizado simulando mediante modelo numérico el proceso de dispersión sin incluir la acción de las barreras. Las modelizaciones se han realizado en base a condiciones meteorológicas que por una parte permitieran realizar las operaciones de dragado y que por otra parte potenciaran el transporte de sedimento en suspensión hacia zonas que puedan tener interés ambiental, fundamentalmente el banco marisquero de Bajo de Placeres y la isla de Tambo en la ría de Pontevedra.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO indica que el proceso de demolición, desmontaje, dragado y vertido de material en las zonas propuestas produciría un incremento temporal de la turbidez en la zona. La documentación no especifica la metodología de dragado, si bien este organismo señala

que las dragas de succión generan una menor turbidez y por lo tanto menos impacto sobre el medio marino. El promotor aporta simulaciones hidrodinámicas que representan la zona de sedimentación del material puesto en suspensión y la concentración en kg/m^2 , pero debido a que no se conocen con exactitud las comunidades sensibles de las proximidades, el organismo no puede descartar afección a las mismas. Por otro lado, la documentación señala la necesidad de aplicación de medidas para los vertidos accidentales, pero no incluye un protocolo en el caso de detección de contaminación.

La Dirección General de Desarrollo Pesquero de la Xunta de Galicia indica que las obras necesarias para llevar a cabo el proyecto implican construcciones, demoliciones y un dragado, lo que podría afectar tanto a la calidad del agua como a los recursos que en ella se desarrollan, dado que ese tipo de actuaciones conllevarían a un aumento de la turbidez y de la concentración de sólidos en suspensión. A esto hay que sumar el hecho de que el material de la zona donde se va a realizar el dragado se ha clasificado de categoría C, por su contenido en tributilestaño (TBT) y mercurio. El organismo realiza una serie de recomendaciones para la ejecución del proyecto, así como medidas que se deberían incluir. Señala, por ejemplo, que en el documento ambiental no se describen las características de las barreras (longitud, francobordo, faldón...), pero estas deberían ser lo suficientemente efectivas para impedir la dispersión de los sólidos en suspensión (finos) a los efectos de mitigar posibles daños en los recursos marinos y su entorno, etc.

La Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra y la Lonxa de Campelo (agrupa a las cofradías de pescadores de Raxó, Pontevedra y Lourizán), presentan idéntico informe que señala que el documento ambiental recoge las simulaciones que se han hecho del proceso de dispersión de la pluma de turbidez, mediante modelo numérico, para analizar el posible efecto de estos sedimentos en el medio, pero no se han analizado correctamente las condiciones de la ría de Pontevedra y señala las deficiencias encontradas:

- No se aporta información básica de la configuración aplicada del modelo de simulación, entre otra información no aparece la corriente forzada por el viento, tanto en la plataforma continental como en el interior de la ría.

- No se especifica cuáles son los *inputs* empleados para definir el campo termohalino, fundamentales para el cálculo correcto del forzamiento conjunto con el viento.

- No se especifican los rangos de mareas utilizados y solo se cita que pertenecen a las condiciones de mareas vivas y mareas muertas. No se detallan los distintos momentos del ciclo mareal a pesar de ser fundamentales para el análisis preciso de la dispersión de sedimentos finos.

- No se aportan datos de validación del modelo mediante mediciones *in situ* de corrientes, lo cual resulta esencial para comprobar la fiabilidad de las simulaciones.

2. Calidad atmosférica, cambio climático.

El promotor calcula para el proyecto la suma para emisiones totales de 1078,04 tCO₂. Los capítulos que inducen las mayores emisiones son las de ejecución de los rellenos y la construcción de los muelles de cajones y el cierre lateral. El reducido valor de emisiones obtenidos, en relación con otras obras portuarias, es consecuencia de que el proyecto tiene un valor muy reducido de movimiento de materiales ya que no se construye ningún dique nuevo.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO respecto a la mitigación del cambio climático informa que, aunque se trata de una actuación puntual, debe realizarse el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto. Recuerda que la finalidad última de este cálculo es proponer alternativas para reducir y compensar la huella de carbono por lo que los resultados se deben traducir, dentro de lo posible, en medidas destinadas a esta finalidad.

En lo que se refiere a la adaptación al cambio climático, se debería atender a cómo afecta el proyecto a la componente adaptativa del territorio: a su resiliencia; a su capacidad de adaptación y a su vulnerabilidad frente al cambio climático.

3. Biodiversidad terrestre y marina.

El documento ambiental incluye una caracterización de las biocenosis de los fondos marinos en el que se determinan los poblamientos bentónicos que aparecen en los fondos marinos del sector, estableciendo su distribución espacial, valorando su estado de conservación y desarrollo. Se distinguen dos grupos:

– Poblamientos bentónicos sobre sustrato sedimentario no vegetado: la caracterización granulométrica del sedimento se clasifica como arenas: arenas finas con *Nassarius cabrierensis ovoideus*, arenas finas con *Nucula sulcata*; y arenas finas con *Aphelochaeta filiformis*.

– Poblamientos bentónicos sobre sustrato sedimentario vegetado o sustrato duro, donde se distinguen cuatro comunidades: poblamiento del antozoo *Veretillum cynomorium* sobre fondos sedimentarios, comunidad de laminarias, pradera de la fanerógama marina *Zostera noltii*, y comunidad de *Ulva rigida*.

El documento ambiental no especifica cuando se realizaron los estudios de los fondos, solo se pone de manifiesto que existen diferentes comunidades bionómicas en los fondos de la zona de la bocana exterior del puerto, pero no se analiza la situación actual del interior del puerto, ni de la zona donde se van a realizar las obras. Por lo tanto, no se tiene información actualizada sobre si al realizar los dragados de la obra se puede producir una eliminación de especies con algún tipo de protección, ni se pueden plantear medidas o evaluar correctamente los impactos posibles.

El promotor no incluye otra información relativa a la biodiversidad, fauna o vegetación, tanto en el ámbito marino como terrestre, en la zona del proyecto y el documento ambiental no evalúa los impactos sobre estos factores y no incluye medidas específicas en su caso.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO realiza una caracterización de la zona destacando lo siguiente:

– Las Rías Bajas acogen las colonias de cría de cormorán moñudo (*Gulosis aristotelis*) más importantes del litoral atlántico español. Durante su temporada de reproducción, de noviembre a agosto, esta área es utilizada como zona de alimentación y área de concentración para los juveniles.

– En la zona de Rías Bajas se localizan importantes concentraciones de pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) de junio a octubre, tanto de alimentación como de muda siendo especialmente abundante entre julio y septiembre. De hecho, la zona del puerto de Marín coincide con el área de migración de la pardela balear, identificada como área clave por el inventario de áreas importantes para la conservación de las aves y la biodiversidad en España (IBA) elaborado por SEO/Birdlife.

– El organismo tiene constancia de la presencia de colonias de gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*) desde las proximidades del puerto hasta en un radio 10 km.

– Podría darse la presencia de especies de mamíferos y tortugas marinas como el delfín mular (*Tursiops truncatus*), el delfín común (*Delphinus delphis*), la tortuga boba (*Caretta caretta*) y la tortuga verde (*Chelonia mydas*).

– En la zona podría darse la presencia en la zona de las algas rojas *Lithothamnium coralloides* y *Phymatholithon calcareum*, formadoras de maërl. Los fondos de maërl se encuentran asociados al tipo de hábitat de interés comunitario THIC 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda.

– La cartografía consultada refleja la presencia de praderas de la fanerógama *Zostera noltii* a menos de 1 km de la bocana del puerto de Marín, asociada al THIC 1110.

– A unos 3 km del puerto de Marín se consideran áreas de distribución potencial de *Sargassum muticum*, *Undaria pinnatifida* y *Grateloupia turuturu*, catalogadas como

especies exóticas invasoras (EEI) e incluidas en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras (CEEEI).

Considerando toda la información disponible, el organismo informa que la documentación aportada no incluye ningún análisis sobre las posibles afecciones al medio marino de las actuaciones recogidas en el proyecto. Además, señala que la documentación presenta discrepancias sobre ciertos aspectos clave para la valoración del proyecto, que dificultan el análisis sobre las posibles afecciones al medio marino. En particular:

– El documento ambiental proporciona un plano de distribución de poblaciones de «los fondos marinos del sector» de esta zona de la ría de Pontevedra. Sin embargo, no abarca toda la zona circundante al puerto de Marín que podría formar parte del área de influencia del proyecto; por lo que no podría asegurarse la ausencia de las especies marinas protegidas como *Zostera noltii*, o de especies exóticas invasoras (EEI) como *Sargassum muticum*, *Undaria pinnatifida* y *Grateloupia turuturu* en esta zona.

– El promotor detalla las características bionómicas de la zona de actuación, basándose en «los estudios de impacto ambiental realizados». Sin embargo, no se concreta de qué estudios ambientales se extrajo la información de la documentación, ni la fecha de estos.

– La caracterización bionómica aportada por el promotor no contempla invertebrados marinos, avifauna ni especies de cetáceos y tortugas marinas con potencial distribución en la zona de actuación.

– La ausencia de un PVA completo en el que se contemplen todas las actuaciones a realizar (demoliciones, construcciones, dragados y vertido) dificulta la correcta valoración de las posibles afecciones de las actuaciones al medio marino.

– En caso de que fuera necesaria la ejecución de voladuras, el organismo requiere la realización de un análisis previo de niveles de emisión de ruido submarino para el establecimiento de una zona de exclusión, e incorporación a las actividades de vigilancia la medición periódica de niveles de ruido submarino.

Por último, enumera los impactos que las diferentes actuaciones del proyecto podrían producir sobre los elementos del medio: destrucción directa de los fondos, incremento de la turbidez, molestias a la fauna marina por contaminación acústica, otras molestias a la fauna protegida durante las obras, dispersión de EEI, y contaminación del medio marino. Destaca especialmente el caso del ruido submarino, ya que las actuaciones proyectadas, especialmente las demoliciones y desmontajes con posibles voladuras, podrían generar ondas sonoras potencialmente dañinas para la fauna marina en un espacio de especial relevancia para los cetáceos y otras especies marinas. Dado que las fuentes de ruido antropogénicas se solapan con los rangos de audición y/o vocalización de los mamíferos marinos, tortugas, peces e invertebrados marinos, estas deben ser valoradas y consideradas a la hora de paliar sus efectos sobre la fauna marina durante cualquier operación que sea susceptible de generar un impacto acústico.

Concluye que la ausencia de información con carácter esencial impide una comprensión completa del alcance potencial del impacto ambiental del proyecto sobre la biodiversidad marina. En consecuencia, para que la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO pueda realizar una evaluación rigurosa y profunda, es imprescindible contar con una documentación que profundice, concrete y analice en detalle los efectos previstos sobre el medio marino del entorno del puerto de Marín, respondiendo a todas las cuestiones que ya se han descrito. La información mínima que se considera esencial para llevar a cabo una evaluación de la compatibilidad de las actuaciones con la conservación de los valores naturales del medio marino próximo al puerto de Marín, se describe a continuación de forma resumida:

1. Una caracterización bionómica del entorno del puerto de Marín, incluido el perímetro de la zona de dragado y las estructuras a demoler y desmontar, en el que se caracterice y evalúen las comunidades marinas bentónicas y sésiles, y los tipos de

hábitats (particularmente el THIC 1110), con especial atención a la presencia de especies marinas protegidas y EEI. Se deberían seguir las indicaciones del «Anexo I. Directrices para la elaboración de un estudio bionómico», incluido en el informe del organismo. Se deberían evaluar alternativas del proyecto en localizaciones donde no se registre este tipo de comunidades, con el fin de evitar su posible soterramiento o afección por el incremento de la turbidez.

2. En el caso de que se compruebe, la potencial afección a los THIC con las actuaciones de dragado, demolición y/o construcción, se debería cuantificar la superficie afectada del mismo (tanto el área afectada directamente por el dragado, demolición o construcción, como el área afectada indirectamente por la dispersión de sedimentos).

3. En el caso que se detecten EEI, se debería dejar constancia de ello y aportar un protocolo preventivo para evitar la dispersión de estas especies durante las obras, así como un plan post-operacional de seguimiento y vigilancia de su distribución y abundancia.

4. En el caso de que se detecten posibles impactos a las especies de aves, cetáceos y tortugas marinas con las actuaciones, se debería realizar un análisis sobre la cuantificación y repercusión de estos. Además, se deberán proponer las correspondientes medidas preventivas, correctoras o compensatorias.

5. En caso de utilizarse voladuras, se debería realizar una modelización del ruido submarino, ya descrito en el apartado a) de esta resolución. Los resultados de la modelización de la propagación de ruido submarino realizada deberían combinarse posteriormente con los criterios de impacto acústico de la guía del National Marine Fisheries Service (v.3; 2024) para definir la zona de exclusión, cuyo cálculo deberá estar basado en el umbral de la alteración auditiva temporal (TTS, del inglés temporal threshold shift), bajo la métrica más limitante (i.e., que genere una mayor zona de exclusión) para los diferentes grupos auditivos de cetáceos presentes en el espacio. La zona o zonas de exclusión calculadas deberían contar con una vigilancia ininterrumpida por parte de al menos un observador de mamíferos marinos (MMO) que garantice que las voladuras no ocasionan un impacto acústico en los cetáceos que pudieran aparecer dentro de sus límites, para lo que se sería necesario seguir las siguientes indicaciones:

- La vigilancia de la zona de exclusión debería comenzar como mínimo treinta minutos antes de cada voladura.
- Ante la detección de un mamífero marino dentro de la zona de exclusión, las detonaciones deben ser pospuestas.
- Cuando la posposición de las operaciones tenga lugar por la detección de cetáceos dentro de la zona de exclusión, es necesario mantener la vigilancia al menos hasta que los ejemplares abandonen la zona de exclusión, siendo este el momento en el que comenzará a contabilizar el periodo mínimo de vigilancia previo referido en el primer punto.

La Subdirección General de la Protección del Mar del MITECO emite informe de compatibilidad con la estrategia marina de la demarcación noratlántica, favorable con condiciones, entre las que destacan aquellas que se refieren al ruido submarino que se genere fruto de las obras o de la ejecución de los dragados. En este sentido señala que para conectar el muelle existente con la ampliación proyectada se ha previsto demoler el muro escalonado existente y la banqueta sobre la que apoya. Si para ello fuese necesario la realización de voladuras o explosiones, se generaría ruido impulsivo, en cuyo caso se deberán estudiar distintos aspectos del ruido submarino para evaluar su afección sobre los cetáceos. En concreto:

- Análisis de los niveles de emisión de ruido submarino por la tecnología empleada (nivel de fuente en dB RMS, nivel de pico, etc.).
- Distancia a la que es previsible que el nivel de ruido exceda el umbral de impacto acústico. En caso de que se superen estos valores, definición de una zona de exclusión, que permita paralizar la actividad ruidosa cuando penetren en ella especies sensibles.

– Incorporación en el PVA de la evaluación de la emisión real de ruido submarino con ocasión de los trabajos de construcción.

La Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra y Lonxa de Campelo, en su informe señalan que existen impactos que no han sido analizados en el documento ambiental y que se resumen, en la insuficiencia en la caracterización del medio marino y bentónico. El documento ambiental se apoya de forma predominante en antecedentes del año 2011 y en cartografías generales sin actualización. No se presenta una caracterización actualizada ni específica del estado del medio bentónico, la composición sedimentaria, la granulometría, ni la biodiversidad presente en las zonas adyacentes al área de obra, a pesar de estar dentro de una ría intensamente explotada para el marisqueo y la acuicultura. Esta carencia impide una evaluación precisa del posible impacto de las obras sobre los ecosistemas marinos explotados.

El informe recoge que, según los resultados del modelo de dispersión incluido en el documento ambiental, existe la posibilidad de afección directa al banco de almeja rubia, ubicado sobre un hábitat bentónico de maërl o rodolitos. Este tipo de fondo está formado por algas coralinas calcáreas y constituye un hábitat protegido por la Directiva Hábitats (HIC1110), así como por la legislación nacional y autonómica. Este hábitat es especialmente sensible tanto a la turbidez, como a los procesos de sedimentación. La ausencia de una evaluación específica del impacto sobre este hábitat, vulnera el principio de precaución y supone una omisión grave en el análisis ambiental del proyecto.

4. Espacios naturales protegidos. Red Natura 2000.

El documento ambiental realiza un estudio de los posibles efectos del proyecto sobre la ZEC ES1140002 Río Lérez que concluye:

- El proyecto no modifica el área de distribución de la ZEC.
- La estructura del hábitat y las funciones específicas necesarias para su mantenimiento a largo plazo existen y seguirán existiendo sin variación alguna.
- El proyecto no impacta ni modifica el estado de conservación de ninguno de las especies de la ZEC.
- El proyecto no modifica, ni a corto ni a largo plazo, el nivel y la dinámica poblacional de ninguna de las especies de la ZEC.

Como consecuencia del análisis realizado, el promotor concluye que el proyecto no genera impactos sobre los objetivos de conservación del espacio Red Natura 2000 Río Lérez.

La Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia informa que el lugar donde se localiza el proyecto no ostenta ninguna figura de espacios naturales protegidos, de las recogidas en la Ley 5/2019, de 2 de agosto de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad de Galicia, ni en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Revisado el inventario de humedales de Galicia (IHG) se observa que las actuaciones de este proyecto no afectan a ninguna de las zonas húmedas recogidas en dicho inventario.

El organismo concluye que a la vista de los antecedentes, del análisis de la documentación y de la valoración de las actuaciones; el proyecto no causará efectos significativos sobre los valores naturales de la zona y por consiguiente tampoco se prevé ninguna afección indirecta apreciable sobre el estado de conservación de los tipos de hábitat naturales o de las poblaciones de especies de interés para la conservación por los cuales los espacios naturales protegidos y los espacios protegidos Red Natura 2000 de su entorno fueron protegidos. De acuerdo con esto, afirma que el proyecto es compatible con la preservación del patrimonio natural y la biodiversidad y se considera viable ambientalmente siempre y cuando se tengan en cuenta las consideraciones genéricas incluidas en el informe.

5. Recursos marisqueros y pesqueros.

El documento ambiental recoge que las zonas de marisqueo próximas son los campos de bateas existentes en las proximidades de Marín, siendo el más próximo denominado «Portonovo A» a 2 km. Se realiza marisqueo a pie, por buceo y embarcación; siendo el marisqueo que se realiza a pie, en el banco de Placeres, el más importante con una extensión de 312.893 m².

Por lo que se refiere a los recursos pesqueros, ninguno de los caladeros se encuentra en las proximidades del puerto ya que se encuentran en el exterior de la ría de Pontevedra. Destacan varios caladeros de pesca donde confluyen embarcaciones desde varias poblaciones cercanas, fundamentalmente Marín, Bueu y Riveira.

La Dirección General de Desarrollo Pesquero de la Xunta de Galicia realiza una serie de consideraciones respecto al documento ambiental, señalando las deficiencias en la caracterización de las zonas de pesca existentes y por tanto los impactos sobre las mismas. Indica que la zona del puerto está dentro de la zona de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos, denominada GAL 10/06-2; que el documento ambiental solo se refiere a los caladeros de pesca de fuera de la ría, sin considerar las zonas de pesca del interior de la ría, con artes menores alrededor de 20 embarcaciones; y destaca la presencia de otros bancos marisqueros y establecimientos de acuicultura (bateas, viveros, etc.). Señala como principales impactos sobre los recursos pesqueros, los causados por la dispersión de material a dragar y los sólidos en suspensión, y propone una serie de recomendaciones para la realización del proyecto relativas a las operaciones de dragado y el plan de vigilancia ambiental (calidad de las aguas marinas, sedimentación en los bancos marisqueros, control del impacto sobre los moluscos, etc.).

La Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra y la Lonxa do Campelo señalan que en el documento ambiental se observan determinadas cuestiones de carácter técnico y medioambiental que pueden ocasionar serios problemas a los sectores productivos del sector pesquero y marisquero de la ría de Pontevedra. En concreto destacan carencias en el documento ambiental:

1. Deficiencias en el modelo hidrodinámico y de dispersión.
2. Carencias de datos respecto a los bancos marisqueros: Insuficiencia de datos respecto a los bancos marisqueros, ausencia de evaluación del efecto de las obras sobre el reclutamiento larvario, y carencia de la evaluación del impacto geomorfológico ligado al aumento de la profundidad en la zona del puerto.
3. Plan de vigilancia insuficiente: falta de indicadores biológicos y medidas operativas específicas, y deficiencias en el seguimiento de la calidad del agua.

6. Patrimonio cultural.

El documento ambiental hace referencia al hundimiento de distintas naves en aguas próximas al puerto de Marín. Si bien, tan sólo se han llevado a cabo dos intervenciones arqueológicas hasta el momento: la recuperación de varios cepos de ancla en Punta Udra y la prospección geofísica y sondeos arqueológicos de los fondos marinos localizados frente al muelle comercial oeste (Alamar Bonet, Y. (2008) y San Claudio, M. (2008) respectivamente. En el «Inventario de Xacementos Arqueolóxicos, Xunta de Galicia» se cita la posible existencia de cuatro pecios en aguas del puerto de Marín: el Raposo (1801), un galeón español hundido frente a la Escuela Naval (s. XVIII); Alcludia (1801), Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier (1730), y un pecio hundido en la dársena comercial (pecio del puerto de Marín).

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia informa que las obras y actuaciones previstas en la documentación ambiental deberán realizarse bajo la supervisión del arqueólogo autorizado por la Dirección General. Destaca que el puerto de Marín es un espacio de alta potencialidad arqueológica dado que se trata de un espacio geográfico en el que existe constancia de su uso continuado desde la antigüedad hasta el período actual.

7. Plan de vigilancia ambiental (PVA).

El documento ambiental establece un plan de vigilancia ambiental que realiza controles de varios factores afectados por las obras por las diferentes actuaciones del proyecto. Contempla actuaciones específicas antes, durante y después de las obras, entre las que destacan:

- Control del dragado y de los sedimentos, con uso obligatorio de barreras antiturbidez y vertido del material dragado (categoría C) en recintos de confinamiento cerrados.
- Seguimiento de la calidad de las aguas marinas, mediante campañas periódicas de muestreo de parámetros físico-químicos y microbiológicos.
- Vigilancia de la sedimentación y del impacto sobre bancos marisqueros, especialmente en el Banco de Placeres, incluyendo análisis de sedimentos y biometría de moluscos.
- Control de emisiones atmosféricas, ruido y tráfico, asociado a la maquinaria y a la obra.
- Seguimiento arqueológico subacuático, con paralización inmediata de los trabajos en caso de hallazgo.
- Plan de actuación ante emergencias ambientales, para responder a incidencias o accidentes no previstos.

Prevé la elaboración de un informe inicial de situación ambiental, Informes quincenales (marisqueo y moluscos), Informes mensuales de seguimiento ambiental, Informes especiales ante incidencias, y un Informe final de cumplimiento ambiental.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO indica que en el documento ambiental se mencionan los objetivos, las etapas y la periodicidad del plan de vigilancia ambiental (PVA); pero únicamente se mencionan actuaciones concretas para la ejecución del dragado y la ubicación del material dragado en rellenos portuarios. Por lo tanto, la ausencia de un PVA completo en el que se contemplen todas las actuaciones a realizar (demoliciones, construcciones, dragados y vertido) dificulta la correcta valoración de las posibles afecciones de las actuaciones al medio marino. El organismo señala que sería necesario completar el PVA con la siguiente información:

1. Con base en la información obtenida del estudio bionómico, el PVA debería contemplar los seguimientos, en los entornos de las zonas de dragado y vertido, de la calidad del agua y de las comunidades presentes (especialmente de la pradera de *Zostera noltii*), para lo que sería recomendable seguir las Directrices comunes para la gestión y conservación de las fanerógamas marinas y de otras comunidades asociadas al THIC 1110.

2. En la medida de lo posible, el PVA debería incluir, como medida preventiva, la exclusión de la temporada de reproducción de cormorán moñudo (de noviembre a agosto) para la realización de las obras (especialmente de las demoliciones y desmontajes), con el fin de evitar una posible afección a los ejemplares de dichas especies. Como mínimo, se deberían planificar las actuaciones de mayor impacto acústico fuera de este periodo.

3. En caso de que fuera necesaria la ejecución de voladuras, sería necesario incorporar al PVA la realización de un análisis previo de niveles de emisión de ruido submarino para el establecimiento de una zona de exclusión, e incorporando a las actividades de vigilancia la medición periódica de niveles de ruido submarino; con el fin de valorar la posible afección de las voladuras a las especies protegidas presentes en la ría de Pontevedra.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO señala que, en relación con las actuaciones de dragado del proyecto, se debe incluir un análisis microbiológico de muestras de agua para garantizar que no se producen impactos asociados en las playas, bancos marisqueros e instalaciones de acuicultura cercanas. Por otro lado, indica que si

fuera necesaria la realización de voladuras, generando ruido impulsivo, se contemplará en el PVA la evaluación de la emisión real del ruido submarino con ocasión de los trabajos de construcción.

La Dirección General de Desarrollo Pesquero de la Xunta de Galicia realiza una serie de recomendaciones relativas al PVA:

1. El PVA indica que se tomarán como umbrales admisibles los valores de referencia especificados en la normativa correspondiente y en caso de superarse estos umbrales, se analizarán las causas y se tomarán las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de estos objetivos. Estas medidas deberán incluir la paralización de los trabajos, hasta que los valores de los parámetros se encuentren dentro de los límites admisibles. Los valores de referencia serán los objetivos de calidad del Plan Hidrológico Galicia Costa 2021-2027 (PHGC), los criterios para el seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales, normas de calidad ambiental del anexo II del Real Decreto 817/2015 y el anexo IV del Real Decreto 345/1993 de calidad de las aguas para la producción de moluscos.

2. En el PVA se debe prestar especial atención al seguimiento de la turbidez y las plumas de partículas en suspensión producidas durante las obras y las operaciones de dragado. Estas medidas deberán incluir la paralización de los trabajos, hasta que los valores de los parámetros se encuentren dentro de los límites admisibles.

3. Se recomienda incorporar una nueva zona de control más al oeste, que permita estudiar y detectar las incidencias en las zonas de acuicultura próximas (polígono Portonovo A).

La Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra y Lonxa de Campelo, señalan que:

1. El PVA no contempla indicadores específicos relacionados con la biomasa, la mortalidad o el reclutamiento de especies marisqueras. Tampoco se prevén campañas de muestreo biológico pre y post obra, lo cual impide evaluar de manera objetiva los posibles impactos reales sobre los recursos. Además, no se definen umbrales de alerta, ni se establecen protocolos de suspensión temporal de obra en caso de detección de impactos significativos. No se prevén zonas de exclusión ni periodos de veda técnica durante fases críticas del ciclo biológico de bivalvos. La participación de agentes locales (cofradías, mariscadoras) en el diseño y en la ejecución del plan se limita a una función meramente formal, sin mecanismos claros de intervención o toma de decisiones.

2. El diseño muestral para el seguimiento de la calidad del agua marina es insuficiente para evaluar la posible afección a los bancos marisqueros de la zona. Al Este de la obra se contempla una estación situada en la parte norte de la escollera de la desembocadura del río Lérez. Esto es, al norte del banco de Placeres y en el límite este del banco de Lourido. Esta disposición no permite una evaluación representativa de los cambios que puedan producirse en las zonas marisqueras situadas en el entorno directo de la obra. El plan de seguimiento ambiental debería incluir un seguimiento específico de la calidad del agua en los bancos marisqueros de la zona y no exclusivamente de la calidad del sedimento, integrando ambos muestreos.

d. Valoración del órgano ambiental:

En virtud de lo expuesto, el documento ambiental presentado carece de una adecuada identificación, análisis y valoración de todos los potenciales impactos derivados de las actuaciones, así como de una propuesta proporcionada de medidas para prevenir, corregir y/o compensar los impactos que de esas actuaciones pudiesen derivarse. El grado de indefinición del proyecto hace que no se puedan descartar impactos ambientales significativos sobre el medio ambiente. En concreto, y como han puesto de manifiesto varios organismos que han participado en el procedimiento, la documentación carece de datos suficientes sobre la descripción del proyecto; el

inventario de la biodiversidad marina, los impactos y las medidas a aplicar en su caso; y los recursos pesqueros y no presenta un PVA completo en el que se contemplen todas las actuaciones previstas (demoliciones, construcciones, dragados y vertido) y que permita asegurar una adecuada vigilancia de los impactos y de la correcta aplicación de medidas. Todo ello impide la correcta valoración de las potenciales afecciones de las actuaciones al medio marino.

Por tanto, este órgano ambiental carece de los elementos de juicio necesarios para resolver si el proyecto puede tener efectos adversos sobre el medio ambiente y si las medidas previstas son suficientes para mitigarlos.

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 citada norma.

Este procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el apartado 2, letra c), del artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental podrá determinar, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si no es posible dictar una resolución fundada sobre los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente.

El proyecto «Construcción de la prolongación del Nuevo Muelle Comercial de Marín» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2. apartado b), «Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000», 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 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, 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 posible dictar una resolución fundada al no contar con elementos de juicio suficientes sobre los posibles efectos adversos sobre el medio ambiente del proyecto «Construcción de la prolongación del Nuevo Muelle Comercial de Marín», procediéndose a la terminación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada con archivo de actuaciones.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

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, 30 de abril de 2026.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

