

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Proyecto: Ampliación de instalaciones para embarcaciones deportivas en el puerto de Suances.

Promotor: EPE Puertos de Cantabria.

Localización: TM de Suances.

El proyecto a que se refiere la presente Declaración se encuentra comprendido en la letra d), del grupo 7 del Anexo B2 de la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado (BOC nº 243, de 21 de diciembre de 2006), por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 27.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procedido a formular la Declaración de Impacto Ambiental de acuerdo con el artículo 30 de dicha norma.

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

1. Información del proyecto. Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización y descripción sintética del proyecto. Alternativas.

El proyecto de referencia está promovido por la Entidad Pública Empresarial Puertos de Cantabria, dependiente de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, que es así mismo el Órgano Sustantivo para su autorización, consistiendo dicho proyecto en la ampliación de las instalaciones del actual puerto de Suances para embarcaciones deportivas.

Una descripción sucinta del proyecto se expone a continuación:

El proyecto se localizará en el actual puerto de Suances, situado en la bocana de la ría de San Martín de la Arena, y los terrenos inmediatamente colindantes ocupados actualmente por un campo de fútbol, en la localidad de Suances, TM de Suances.

Consiste en la ampliación de las instalaciones existentes en el puerto de Suances para embarcaciones deportivas, mediante la ampliación de la actual dársena deportiva, integrando al mismo tiempo la dársena pesquera y los edificios existentes, con zonas peatonales y de aparcamiento en superficie.



La ampliación de la dársena deportiva se efectuará añadiendo a la actual dársena los terrenos ocupados en la actualidad por el campo de fútbol de Suances.

Mediante la ampliación propuesta, la actual dársena deportiva pasaría a tener 232 puestos de atraque para embarcaciones de 6, 8, 10 y 12m. de eslora (157 nuevos amarres).

Se creará un nuevo paseo marítimo que comunicará la Playa de la Ribera con el Parque de la Ribera, creando además 120 nuevas plazas de aparcamiento.

Será necesario desmontar el pantalán existente con capacidad para 75 embarcaciones de esloras inferiores a 10 metros, y demoler 100 ml lineales de muelle de tablestacas existentes para unir la zona ampliada a la existente. Además se demolerán las instalaciones del campo de fútbol (gradas, vestuarios, etc) y otros elementos existentes en el lugar como pequeños almacenes sin actividad. Además, para la construcción de la nueva dársena, será necesario excavar más de 75.000 m³, colocar más de 485.000 Kg. de acero en tablestacas, urbanizar una superficie de más de 6.000 m² y poner a flote medio kilómetro de pantalanes.

Se plantean dos alternativas de ampliación de la dársena deportiva:

- Alternativa nº1: Mantenimiento de muelle Oeste: Antedársena
- Alternativa nº2: Demolición del muelle Oeste: Creación de una única dársena

Alternativa nº1: Mantenimiento de muelle Oeste: Antedársena.

Consiste en la construcción de una dársena interior con una bocana de acceso, independiente de la actual dársena, manteniendo los actuales atraques de gestión directa (75 atraques), gestionando de manera independiente una nueva dársena (139 atraques) de 9600 m².

El puerto contaría con un área perimetral de servicio de 10 m. de anchura y 3000 m² de superficie total, a la que se accedería mediante una bocana de 15 m. de anchura.

En la nueva dársena se construirían pantalanes para embarcaciones de 6m. (27 puestos), 8m. (68 puestos), 10 m. (30 puestos) y 12m. (14 puestos). En total entre la antedársena (75 atraques) y la dársena (139 atraques) tendríamos 214 atraques.

Alternativa nº2: Demolición del muelle Oeste: Creación de una única dársena.

Se basa en la eliminación de la actual instalación de pantalanes y la demolición del muelle oeste creando una única dársena. La ampliación en este caso sería de más de 11.000 m²., con un área perimetral de servicio de 10 m. de anchura y 3000 m² de superficie total.

En la nueva dársena se construirían pantalanés para embarcaciones de 6m., 8m., 10 m. y 12m. En total 232 atraques.

La solución adoptada en el presente proyecto es una adaptación de la alternativa nº2. La justificación de esta decisión se fundamenta en tres criterios principalmente:

- 1.- Circulación interior de embarcaciones en la dársena.
- 2.- Unificación de la dársena deportiva.
- 3.- Viabilidad económica.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El estuario de Suances se extiende de Norte a Sur a lo largo de 6 Km., desde los muelles de Solvay y de la Real Compañía Asturiana en Requejada e Hinojedo, hasta la zona delimitada entre la Punta del Torco y la Punta de Afuera. La anchura media de la Ría a lo largo de su cauce es de unos 140 m, con calados que oscilan entre los 2 y 5 m bajo el cero del puerto.

La zona de transición entre la ensenada y la zona interior de la Ría corresponde a la boca de la desembocadura, entendiéndose como tal, la zona de la ría más angosta. Aguas arriba existen en la actualidad dos dársenas de abrigo, una de ellas totalmente colmatada por arenas, cuyo uso es exclusivamente de solarium, mientras que la situada más al sur constituye el Puerto actual de Suances, destinado sobre todo a la actividad pesquera. Aguas arriba, en el interior de la Ría, se observa una canal principal, delimitada por diques de encauzamiento, y unas llanuras mareales que se inundan al aumentar el nivel del mar.

Los fondos de la ensenada están constituidos por materiales sueltos, arenas, excepto la zona comprendida entre el dique este y Punta de Afuera, donde el lecho es de naturaleza rocosa. En cuanto a la calidad del hábitat estuarino, este estuario es el único que se ha calificado con la mínima categoría de estado ("mala"), debido al estado de las comunidades de invertebrados bentónicos. Esta calificación se refleja, asimismo, en su calidad fisicoquímica, tanto del agua como de los sedimentos, consideradas ambas como "deficientes". Como resultado final se estima que el estado del estuario de Suances es "Malo".

Las comunidades vegetales identificadas en la zona de estudio se han agrupado dentro de 16 tipos de unidades vegetales:

1. Comunidades hidrófilas pioneras y vivaces. *Spartina marítima*.
2. Comunidades halófilas arbustivas, caracterizadas por la verdolaga marina (*Halimione portulacoides*).



3. Comunidades de suculentas anuales, *Salicornia* sp. y juncales.
4. Juncales subhalófilos y vegetación asociada, con presencia de especies invasoras.
5. Restos de vegetación dunar.
6. Carrizales subsalinos y vegetación asociada, con presencia de juncos y especies invasoras.
7. Agrupaciones de vegetación arbórea alóctona dominante de *Baccharis halimifolia* y vegetación halófila o subhalófila acompañante.
8. Agrupaciones de *Cortaderia selloana*, como especie alóctona dominante.
9. *Reynoutria japónica*, especie alóctona dominante.
10. Prados (de siega, de diente, cultivos).
11. Zonas de rellenos y vertidos de reciente colonización por herbáceas.
12. Matorrales.
13. Restos de frondosas, de bosque de ribera o vegetación naturalizada.
14. Restos de encinar.
15. Cultivos de eucaliptos.
16. Zona restaurada paisajísticamente

En cuanto a las comunidades de fauna, podemos destacar en la escollera que marca el límite del actual puerto, comunidades del intermareal sobre sustrato duro como ostras (*Crassostrea angulata*) y de serpúlidos (*Serpula vermicularis*), cámbaro (*Carcinus maenas*) mejillón (*Mytilus edulis*) etc.

Así mismo, en el entorno encontramos especies adaptadas a la convivencia con el hombre, con una riqueza faunística baja, como el gorrión común (*Passer domesticus*) y el ratón casero (*Mus domesticus*), la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*), el vencejo común (*Apus apus*), la golondrina común (*Hirundo rustica*), el avión común (*Delichon urbica*), la rata común (*Rattus norvegicus*), la garduña (*Martes foina*) y el murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*).

Asociados al medio fluvial, están la oropéndola (*Oriolus oriolus*), el zarcero común (*Hippolais polyglotta*) y el carricero común (*Acrocephalus scirpaceus*) como nidificantes.

En los acantilados de la Punta del Marzán y las paredes de la cantera de Cuchía encuentran refugio y zonas para nidificar especies como el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y el cernícalo común (*Falco tinnunculus*).



En cuanto a la avifauna acuática, las aves más frecuentes son gaviotas (*Larus cachinans*, *L. fuscus* y *L. ridibundus*), cormoranes (*Phalacrocorax carbo*), ardeidas (*Ardea cinerea* y *Egretta garzetta*), anátidas (*Anas platyrhynchos*, *A. penelope*, *A. strepera*, *A. clypeata* y *A. fuligula*), bandas de gansos comunes (*Anser anser*), algunas especies de limícolas (*Caladris alpina*, *Charadrius hiaticula*, *Vanellus vanellus*, *Gallinago gallinago*, en menor abundancia *Pluvialis squatarola*, *Numenius arquata*, *Actitis hypoleucos*, y más rara es la presencia de *Recurvirostra avosetta*, entre otras), también frecuentes son la focha (*Fulica atra*), el rascón (*Rallus aquaticus*) y la gallineta común (*Gallinula chloropus*). Mencionar la presencia del martín pescador (*Alcedo atthis*).

Para la fauna piscícola, algunas de las especies más habituales son: perlas (*Lithognathus mormyrus*), lubinas (*Dicentrarchus labrax*), doradas (*Sparus aurata*), mules (Familia Mugilidae), jargos o sargueta (*Diplodus sargus*), angulas y anguilas (*Anguila anguila*), y sulas (Familia Atherinidae).

En cuanto a la calidad y fragilidad del paisaje, el proyecto de ampliación de instalaciones se ubicará sobre paisaje de calidad visual alta, y fragilidad alta.

El proyecto se encuentra fuera del ámbito territorial de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1. Inicio del trámite. Fase de consultas previas y determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental.

La EPE Puertos de Cantabria remitió, con fecha de 10 de diciembre de 2008 la documentación inicial del proyecto. El Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, con fecha de 15 de diciembre de 2008, envió dicha documentación a las administraciones previsiblemente afectadas, y al público interesado, estableciendo un periodo de consultas para determinar la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental.

Se indican en la tabla siguiente los organismos consultados.



RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTAS RECIBIDAS
Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte	SI
ARCA	NO
Demarcación de Costas en Cantabria	SI
Ayuntamiento de Suances	NO
Ayuntamiento de Miengo	NO
Dirección General de Biodiversidad	SI
Ecologistas en Acción-Cantabria.	NO

Se señala a continuación un resumen de las consideraciones recibidas durante el periodo de consultas:

Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte. Dirección General de Cultura.

La Dirección General de Cultura, informa que, dado el potencial arqueológico de la zona propuesta para la ubicación de la ampliación de las instalaciones para embarcaciones deportivas en el puerto de Suances, pueblo identificado con la ciudad cántabra de Portus Blendium, será obligatoria la presencia de un arqueólogo, debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, durante la realización no sólo de los movimientos de tierra necesarios para la construcción de las infraestructuras terrestres, sino también durante la realización de los dragados y de cualquier otro trabajo que tenga incidencia sobre el fondo marino.

Demarcación de Costas en Cantabria.

La Demarcación de Costas en Cantabria informa que la ampliación proyectada requiere la tramitación de la correspondiente adscripción, valora positivamente la ampliación de la zona portuaria hacia los terrenos interiores ocupados por el campo de fútbol, entiende que debe estudiarse el desplazamiento de determinadas edificaciones proyectadas fuera del dominio público marítimo terrestre, y señala que se debe garantizar la continuidad del paseo marítimo en la nueva dársena.

Dirección General de Biodiversidad.

Comunica que el proyecto se encuentra fuera del ámbito territorial de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

3.2. Fase de Información Pública y de consultas sobre el Estudio de Impacto Ambiental.

La EPE Puertos de Cantabria sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria nº 154, de 12 de agosto de 2009.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 265 alegaciones correspondientes a organismos y administraciones públicas, asociaciones, y particulares. A continuación se incluyen los aspectos más destacados de las mismas:

3.2.1. Dirección General de Urbanismo:

La Dirección General de Urbanismo expone las siguientes alegaciones, sugerencias y observaciones:

- 1º) Está de acuerdo con la justificación y fundamentos que deducen como mejor alternativa la nº2.
- 2º) Considera que el Estudio de Impacto Ambiental adopta medidas que contribuyen positivamente al cumplimiento de los principios establecidos en el art. 2 del TRLS y de las normas de aplicación de la LOTRUSCA, si bien sugiere como mejora que se propongan las medidas protectoras y/o correctoras que sean necesarias, en su caso, ante los dragados y gestión del material extraído de la dársena (tanto en fase de construcción como de explotación) además de la preceptiva señalización marítima, permisos y autorizaciones en aras a prevenir impactos medioambientales producidos por la liberación de posibles suelos contaminados. Señala, además, que el Puerto existente no está afectado por las figuras de protección de Espacio Natural Protegido ni Lugar de Interés Comunitario y que el proyecto contribuye al aumento de la eficacia y eficiencia de las medidas de protección.
- 3º) Considera acertada la medida compensatoria que establece el Estudio de Impacto Ambiental referente al campo de fútbol, si bien entiende que es el Ayuntamiento el competente para valorar este asunto.
- 4º) Recuerda que, sin perjuicio de otros permisos y licencias, los usos autorizables que se prevean en zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre están sujetos a autorización de la Comunidad Autónoma (art. 48 del Reglamento de desarrollo de la

Ley de Costas) y que los usos en dominio público marítimo-terrestre que tengan especiales circunstancias de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y los que requieran la ejecución de obras e instalaciones sólo podrán ampararse en la existencia de reserva, adscripción, autorización y/o concesión (art. 31 de la Ley de Costas).

3.2.2 Escrito procedente de la Dirección General de Cultura:

La Dirección General de Cultura expone lo siguiente:

- 1º) Que no se prevé la existencia de impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas.
- 2º) Que deberá cumplirse con lo establecido en el art. 84.1 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural.

3.2.3 Escrito procedente de la Dirección General de Biodiversidad:

La Dirección General de Biodiversidad considera necesario, para que el estudio de impacto ambiental tenga la suficiente amplitud y nivel de detalle, la inclusión de los siguientes puntos:

- Descripción detallada del medio físico y biológico del ámbito de aplicación del proyecto, y su zona de influencia, en el que se incluirá:
 - Estudio de detalle del medio físico (calidad del agua, tipos de sedimentos, batimetría y estudio hidrodinámico).
 - Estudio del volumen total de residuos generados en los dragados del proyecto, calendario de los mismos tanto en la fase de obras como en la fase de funcionamiento del puerto. Sistemas empleados para los dragados. Sistema de gestión de los residuos de los dragados y el destino final de los mismos. Propuesta de actuaciones que minimicen la presencia de sólidos en suspensión en el agua durante los dragados.
 - Estudio exhaustivo de la flora y fauna del entorno del ámbito de aplicación del proyecto, atendiendo especialmente a aquellas especies sometidas a régimen de protección y de las especies endémicas, en particular, de las comunidades de plancton (fitoplancton y zooplancton), bentos y necton.
 - Estudio de los hábitats de interés comunitario de la Directiva Hábitats 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestres, existentes en las áreas de ampliación del Puerto de Suances, así como en las áreas de influencia.

- Estudio de afecciones a los hábitats y especies de la Directiva Hábitats 92/43/CEE, así como a la fauna y flora del entorno del ámbito de aplicación del proyecto, atendiendo especialmente a aquellas especies sometidas a régimen de protección (Decreto 12012008, de 4 de diciembre, Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria).
- Identificación y valoración de los posibles efectos e impactos de las actuaciones del proyecto sobre los elementos anteriormente mencionados, así como del impacto paisajístico.
- Información sobre gestión de los vertidos de aguas residuales, análisis de las previsiones de vertido y saneamiento de las aguas residuales generadas, así como de los residuos generados (aceites usados, filtros de aceite, papel, cartón, vidrio, residuos de limpieza, pintado y reparaciones de las embarcaciones) durante la implantación de la obra y su posterior funcionamiento.
- Las correspondientes medidas de prevención, protección y corrección de impactos ambientales. En particular, medidas previstas de restauración o mejora ambiental en las áreas ocupadas por las obras.
- Un programa de vigilancia y seguimiento ambiental de las actuaciones previstas en el proyecto, sus consecuencias ambientales a medio y largo plazo, con un diseño de indicadores físicos y biológicos y el correspondiente calendario. Se considera necesario un seguimiento hidrodinámico de la evolución del sistema (procesos de erosión-sedimentación), de las fluctuaciones en las comunidades de plancton, necton, bentos, avifauna y vegetación, así como de la actividad de la avifauna en el entorno del proyecto. Estas actuaciones de seguimiento servirán para valorar globalmente el funcionamiento del ecosistema y su evolución desde la situación inicial.

3.2.4 Escrito procedente de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar expone lo siguiente:

1º) Valora positivamente la solución de ampliación portuaria hacia el interior y admite que la superficie de dominio público marítimo-terrestre que ocupan las instalaciones es de pequeña entidad respecto a la de la nueva dársena. Sin embargo, estima que debe analizarse la alternativa de desplazar esta ocupación ligeramente hacia el norte, reduciéndose en esa pequeña proporción de superficie la nueva dársena (lo que supondría la pérdida de 22 atraques) sin rebasar los límites actuales del dominio público marítimo-terrestre en lugar de



ocupar terrenos con características de playa, y con independencia de las instalaciones que existen sobre los mismos.

2º) Apunta que el Estudio de Viabilidad no contempla el canon de ocupación de dominio público marítimo-terrestre que devengaría la ocupación de la marina seca en caso de su incorporación a una eventual concesión de obra pública para la construcción y gestión de las instalaciones, conforme lo establecido en el art.104.3 del Reglamento de desarrollo de la Ley de Costas.

3º) El estudio de Impacto Ambiental ha de mejorarse en los siguientes aspectos:

- Debe incrementarse el control de turbidez de las aguas previsto en el Plan de Vigilancia Ambiental, especialmente tras la demolición del Muelle Oeste, entendiéndose que a partir de este momento la periodicidad ha de ser como mínimo semanal.
- Se ha detectado una incoherencia en la periodicidad prevista para el control de turbidez en las aguas marinas: se indica mensual y más adelante quincenal.
- Se debe asegurar que, en todo caso, no exista ningún tipo de afección del proyecto a los espacios protegidos, no entendiéndose suficiente la no afección “más allá de lo estrictamente necesario”, que asegura el Plan de Vigilancia.

3.2.5 Escrito procedente de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria

La Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria expone lo siguiente:

1º) Que no se ven afectadas carreteras de titularidad autonómica.

2º) Que, en caso de afectar a la zona de protección de alguna carretera perteneciente a la Red Autonómica, las actividades estarán sujetas a autorización expresa por parte de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, según lo establecido en la legislación vigente.

3.2.6. Escritos de alegaciones recibidos por parte de particulares.

Se han recibido escritos de alegaciones por parte de 255 particulares. Todos los escritos de alegaciones recibidos tienen un contenido similar, que se resume en lo siguiente:

1º) Los particulares autores de las alegaciones reconocen el beneficio que aportaría la construcción de un nuevo puerto deportivo en Suances de acuerdo con el anteproyecto, pero



solicitan la modificación de la ubicación de los edificios auxiliares y viales asociados, que ocupan unos 1.200 m², con base en los siguientes argumentos:

- a) La ubicación actual está planteada fuera de todo tipo de ordenación.
- b) La ubicación actual es una zona protegida por Costas.
- c) La ubicación actual supone la destrucción parcial del Parque Ambiental de La Ribera (en lo sucesivo "Parque"), inaugurado en el año 2007 y que supuso una inversión de 345.000 €.
- d) La zona es un área perfectamente armonizada dentro del conjunto del Parque, muy visitada por la gente que utiliza la playa de La Ribera y muy valorada por la sombra de su masa arbórea, que sería prácticamente anulada.
- e) El edificio que pretende construirse, de dimensiones 70x8 m², provocaría un impacto visual completamente negativo para el entorno del Parque, hasta ahora armónico e integrado.
- f) Según el PGOU de Suances de 1991, actualmente vigente, las edificaciones deben tener altura máxima de 3,50 m al alero y 6,50 m a la cumbre (art. 10.5.9. en los puntos 2 y 3 de la Ordenanza nº4, que regula el conjunto urbano de La Ribera), por lo que el edificio está fuera de la normativa vigente.
- g) Proponen que se construya junto al edificio de la Nueva Lonja, en perpendicular y respetando sus dimensiones y estilo arquitectónico, y que se estudie la ubicación de la Capitanía Marítima en las instalaciones actuales de la Cruz Roja, aprovechando para mejorar sus actuales instalaciones, ya integradas en el Parque.

Además, Dña M^a Soledad Muñoz Milego y D. Ricardo Quintanilla Cayón solicitan:

- Que se mejore el saneamiento de aguas pluviales en la calle del Deporte.
- Que se tenga en cuenta el desnivel existente de unos 60 centímetros entre la calle del Deporte y el muelle.
- Una fila más de aparcamientos en la zona del campo de fútbol.

3.3 Resultado de la Información Pública y de las consultas sobre el Estudio de Impacto Ambiental.

Con fecha de 21 de Diciembre de 2009 se recibe el resultado de la Información Pública y de las consultas sobre el Estudio de Impacto Ambiental, junto con una copia del anteproyecto, estudio de viabilidad y estudio de impacto ambiental modificados con fecha de noviembre de 2009. Revisada la documentación mencionada se constata que EPE Puertos de Cantabria ha



tomado en consideración los escritos recibidos de las AAPP afectadas y las alegaciones del Público Interesado y como consecuencia:

- Prescinde de la construcción del edificio inicialmente previsto, eliminándolo del anteproyecto, estudio de viabilidad y Estudio de Impacto Ambiental.
- Elabora un Anejo al EsIA - Estudio Específico de las Afecciones de la *Ampliación de instalaciones para embarcaciones deportivas en el Puerto de Suances* a la Red Natura 2000.
- Se aclara a las AAPP que se manifiestan respecto a las labores de dragado, que en el *Anteproyecto de Ampliación de las Instalaciones para Embarcaciones Deportivas en el Puerto de Suances* se prevé realizar la excavación con medios terrestres y transportar el material extraído a vertedero autorizado, debiéndose cumplir la legislación correspondiente en la materia, de forma que el dragado con medios marinos no está previsto en el proceso constructivo.

4. Integración de la Evaluación.

4.1. Calidad y adecuación del Estudio de Impacto Ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental cumple el contenido mínimo fijado por la legislación vigente de Evaluación de Impacto Ambiental, y en concreto con lo determinado en el artículo 28 de la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado.

4.2. Impactos significativos de la alternativa seleccionada identificados en el Estudio de Impacto Ambiental.

Durante la fase de construcción se identifican las siguientes acciones del proyecto susceptibles de generar impactos sobre los distintos factores ambientales:

Instalación en obra. Consiste en la construcción de instalaciones auxiliares: oficinas, casetas, sanitarios, botiquín, en la instalación de redes de servicio, en el acopio de materiales, señalizaciones, y operaciones de tráfico de vehículos y maquinaria pesada. Los impactos sobre el medio serán las molestias a ciudadanos y actividades portuarias, polución del medio receptor de las aguas residuales, riesgo de accidentes, y alteración del paisaje.

Desmontaje de pantalanés. Desmontaje de los pantalanés para desocupar la zona de obra, con interferencias con actividades lúdicas, e interferencia con actividades pesqueras.



Demolición del campo de fútbol. Demolición de obras de fábrica de espesor variable, con molestias a los ciudadanos e interferencias con actividades lúdicas, afectación a la vegetación terrestre de la zona del vertedero controlado, afectación a la fauna terrestre de la zona del vertedero controlado y afectación a la avifauna de la zona adyacente.

Construcción de muelles. Relleno y posterior excavación provisional de recintos e hincado de tablestacas, generando interferencia con el tráfico marítimo pesquero, molestias a ciudadanos y actividades portuarias de tierra, alteración de la calidad del medio pelágico, modificación del medio bentónico, cambio de propiedades estéticas del agua e introducción de nuevas líneas y formas en el paisaje.

Vaciado del campo de fútbol. Extracción de los materiales, transporte del material y gestión del material, produciendo una alteración de la calidad del agua y medio pelágico, molestias a los ciudadanos, alarma social, interferencias con actividades lúdicas, modificación de la dinámica sedimentaria, afectación a la vegetación terrestre de la zona del vertedero controlado, afectación a la fauna terrestre de la zona del vertedero controlado y riesgo de accidentes.

Demolición del muelle Oeste de tablestacas. Desmontaje de la tablestaca, demolición de vigas anclajes, uso de máquina de hinca, compresor, limpieza y retirada de escombros a vertedero autorizado. Estas acciones generarán impactos al producir alteración de la calidad del agua, medio pelágico y medio bentónico, molestias a los ciudadanos, alarma social, interferencias con actividades lúdicas, modificación de la dinámica litoral, afectación a la vegetación terrestre de la zona del vertedero controlado, afectación a la fauna terrestre de la zona del vertedero controlado, afectación a la avifauna de la zona adyacente e interferencia con actividades pesqueras.

Construcción del edificio de servicios. Jardinería y elementos ornamentales, paseo marítimo, viales y aparcamiento, edificios de administración, área de carena, aceras, drenajes, tráfico de vehículos y maquinaria pesada, con los siguientes efectos sobre los distintos factores ambientales: alteración de la calidad del medio pelágico, modificación del

medio bentónico, cambio de propiedades estéticas del agua e intrusión en el paisaje de nuevas líneas y formas.

Urbanización. Servicio de electricidad y alumbrado, saneamiento, fontanería, depósitos y tomas de gas-oil. Los impactos sobre el medio serán la intrusión en el paisaje de nuevas líneas y formas, y las derivadas de un depósito y toma de material inflamable.

Durante la fase de funcionamiento se identifican las siguientes acciones de proyecto susceptibles de generar impactos sobre los distintos factores ambientales:

Infraestructura portuaria: Las acciones generadoras de impacto serán la presencia en la ensenada de nuevas estructuras y elementos antrópicos, y la modificación de las condiciones de contorno, siendo los impactos principales la modificación de la sección de la desembocadura de Suances, el riesgo de contaminación y eutrofización del agua de la nueva dársena, el posible incremento de poblaciones de hábitos bentónicos que aprovechan las escolleras de los muelles, y la alteración del paisaje: cambios en el contenido, intrusión visual, cambios en la calidad estética.

Actividades y operaciones portuarias. Incremento del tráfico marítimo y vertidos desde buques, siendo los principales impactos el riesgo de accidentes en operaciones en tierra, las emisiones a la atmósfera de gases, humos, partículas, ruidos y vibraciones, pudiendo generar molestias a los ciudadanos, trabajadores y avifauna nidificante y reproductora, los vertidos y residuos al medio marino de materiales sólidos, líquidos y pastosos, vertidos y residuos al medio terrestres de materiales sólidos y líquidos, mejora de la infraestructura portuaria y la afectación al turismo.

Mantenimiento del Puerto. Obras de reparaciones de diques y muelles, obras derivadas del mantenimiento y reposición de las instalaciones generales y complementarias, dragados periódicos. Pueden afectar al buen estado de funcionalidad del Puerto, con efectos diferidos de la gestión en los materiales de dragado, generar molestias en el tráfico marítimo y operaciones portuarias, riesgo de accidentes laborales y pérdida de calidad de las aguas portuarias.



5. Medidas de integración ambiental.

5.1. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas por el promotor.

MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AGUA

- **Objetivo 1:** limitación del riesgo de contaminación por vertido de materiales de excavación.

- **Descripción de la medida:** control de la acción de vaciado del campo de fútbol principalmente, adecuando volúmenes y tiempos de excavación siempre del lado de la seguridad para evitar vertidos accidentales de material al medio marino. La maquinaria de excavación, bajo ningún concepto quedará suspendida sobre la lámina de agua, incluso estando vacía.

- **Objetivo 2:** control y limitación de los vertidos de la actividad portuaria: aguas residuales urbanas.

Descripción de la medida: recogida de las aguas residuales de las instalaciones sanitarias en tierra para una gestión apropiada.

- **Objetivo 3:** control de riesgo de contaminación por vertidos en actividades portuarias.

- **Descripción de la medida:** la Autoridad Portuaria dispondrá de los medios necesarios para la limpieza de las aguas del Puerto con equipos para la recogida de sólidos e hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes. Con estas instalaciones y cuantas otras sean necesarias, se estará en disposición de cumplir la normativa nacional e internacional vigente sobre contaminación del mar por vertido de productos y materiales de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenio de Oslo y París, Londres y Convenio Marpol). El Proyecto contempla la instalación de un Punto Limpio compuesto por cuatro contenedores de 1000 l cada uno, para recogida separativa de residuos sólidos (envases, papel y cartón, vidrio y restos orgánicos).

MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PAISAJE

- **Objetivo 1:** limpieza de la zona de la obra.

- **Descripción de la medida:** la Dirección de la Obra será responsable de mantener limpias las diferentes zonas en las que se desarrollan los trabajos, así como en sus alrededores si estos se vieran afectados por las mismas. Diariamente se realizará la recogida de todo escombros, residuos producido de cualquier naturaleza, restos de embalajes, plásticos, cartones, maderas tierras, etc. que serán convenientemente retirados de la obra y enviados a



vertederos e instalaciones para la correcta gestión de los mismos. Se pondrá especial énfasis en las zonas habitadas junto a la obra, así como por las vías urbanas que sean utilizadas por motivo de la realización de las obras.

- **Objetivo 2:** limpieza de la zona al finalizar la obra.
- **Descripción de la medida:** la Dirección de la Obra, finalizado el periodo de construcción, será responsable de desmontar, demoler, limpiar y trasladar a lugar autorizado todos los edificios, cimentaciones, elementos, encofrados y material inútil.

MEDIDAS PARA REDUCIR LAS MOLESTIAS POR TRÁFICO

- **Objetivo 1:** minimizar las molestias que supondrá el incremento del tráfico pesado y su paso por el núcleo urbano de Suances.
- **Descripción de la medida:** se propone una única opción de acceso a la zona de obras, independientemente de donde se ubique la cantera de manera que se evite en lo posible atravesar el núcleo urbano de Suances. Esta vía se pondrá en conocimiento de las autoridades pertinentes, se solicitarán los permisos adecuados y las ayudas necesarias a tráfico, Guardia Civil, Policía municipal, etc...Se tendrá previsto un dispositivo para casos de emergencia, se pondrán las señalizaciones pertinentes y se tendrán previstos recorridos alternativos. Además se limitará el número de camiones diario hasta un mínimo aceptable para el adecuado progreso de la obra, y se evitará en todo lo posible, que el acopio de materiales se realice en época estival.
- **Objetivo 2:** reducción del tráfico de vehículos pesados por el núcleo urbano de Suances.
- **Descripción de la medida:** para evitar el paso de camiones con hormigón se propone la instalación de una planta de hormigón (que se retirará al finalizar las obras) en la zona de obras.

MEDIDAS PARA REDUCIR LAS MOLESTIAS POR CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y EMISIONES DE HUMOS, GASES Y PARTÍCULAS

- **Objetivo:** minimizar las molestias y problemas de seguridad y salud producidas por la emisión de humos, gases y partículas procedentes del uso de maquinaria y del tráfico de vehículos pesados.
- **Descripción de la medida:** Se propone que en general se evite la ejecución de la obra en período estival o en días especialmente secos y sin viento. Será necesario que toda la

maquinaria de obra y los vehículos a utilizar cumplan con la normativa correspondiente sobre emisiones a la atmósfera.

MEDIDAS RELATIVAS A LAS CANTERAS Y VERTEDEROS

- **Objetivo:** consideración de los impactos derivados de esta acción.
- **Descripción de la medida:** los materiales de relleno para la construcción de los diques y explanadas, procederán de canteras autorizadas. En caso de nueva apertura, la cantera en cuestión deberá obtener de forma previa, si procede, la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental aprobatoria por la Consejería de Medio Ambiente. Los residuos solo podrán depositarse en vertederos autorizados según su naturaleza.

MEDIDAS PREVIAS DE OCUPACIÓN

- **Objetivo:** limitación a la ocupación de espacio.
- **Descripción de la medida:** La zona de ocupación temporal estará fuera de la influencia mareal y a una distancia tal que se minimice el riesgo de que vertidos accidentales o escorrentías generadas puedan alcanzar el medio marino. Esta medida deberá estar resuelta antes del comienzo de las obras. Además se deberá señalizar las obras durante su ejecución.

MEDIDAS PARA REDUCIR LAS MOLESTIAS AL TURISMO

- **Objetivo:** evitar que las obras afecten a la afluencia de turistas.
- **Descripción de la medida:** evitar en todo lo posible que las acciones del proyecto más comprometidas se realicen durante el período estival.

MEDIDAS DE SEGURIDAD

- **Objetivo:** minimizar el riesgo de accidente por las obras a realizar.
- **Descripción de la medida:** se propone el siguiente conjunto de medidas:
 - El proyecto en su redacción final contendrá el correspondiente anejo de Seguridad y Salud conforme a la legislación vigente en la materia.
 - El contratista, bajo la Dirección de Obra, deberá organizar la adecuada señalización de las obras. Se atenderá a las indicaciones que sobre el particular ordene el Servicio de Puertos, y en cuanto al tráfico urbano a las de las autoridades municipales.



- El contratista será responsable de las condiciones de seguridad en los trabajos, estando obligado a adoptar y hacer aplicar las disposiciones vigentes sobre la materia, las medidas que puedan dictar la Inspección de Trabajo y demás organismos competentes.
- El contratista, bajo la Dirección de Obra, deberá establecer un plan que especifique las medidas prácticas de seguridad, teniendo en cuenta el anejo del proyecto sobre Seguridad y Salud.
- El contratista, bajo la Dirección de Obra, realizará la limpieza de todas las vías urbanas, calles, espacios, etc, que por motivos de las obras quedan cubiertas de barro, aceites, hidrocarburos, así como de obstáculos y de cualquier otro tipo de circunstancias que puedan ser motivo o causa de accidentes.

MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

- **Objetivo:** control del patrimonio arqueológico.
- **Descripción de la medida:** durante la realización de las obras se contará con la presencia de un experto arqueólogo reconocido por la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria. En caso de producirse el descubrimiento de objetos de valor se comunicará a la Dirección de Obra y a la Consejería de Cultura para proceder conforme a la legislación vigente en la materia.

MEDIDAS COMPENSATORIAS A LAS ACTIVIDADES LÚDICAS

- **Objetivo 1:** compensar la pérdida del campo de fútbol.
- **Descripción de la medida:** se propone la construcción de otro campo de fútbol, o bien en las inmediaciones del actual o en otro lugar que sea considerado más apropiado que el preoperacional.
- **Objetivo 2:** reubicar temporalmente los atraques del pantalán deportivo.
- **Descripción de la medida:** se propone la reubicación de los atraques afectados en un campo de fondeo habilitado temporalmente para la ocasión, o su depósito en muelle. En ambos casos se facilitará el acceso o botadura a las embarcaciones.

IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO PUERTOS LIMPIOS

- **Objetivo:** implantar el Proyecto "Puertos Limpios".
- **Descripción de la medida:** Las instalaciones de las que se dotará al Puerto en aplicación del proyecto de Puertos Limpios son:

1.- En relación con la calidad y gestión de las aguas:

Los muelles generados en el desarrollo del Proyecto dispondrán de una red de drenaje de aguas pluviales y una canaleta perimetral o colector por el lado del mar que recoja dichas aguas. En las zonas de carena se instalarán rejillas de interceptación que recojan todas las aguas superficiales que pudieran estar contaminadas con hidrocarburos. Se instalará un tanque de sedimentación y separación de grasas para tratar el agua antes de su vertido al mar. Se instalarán estaciones de absorción y tratamiento de las aguas de embarcaciones e instalación de contenedores varios de recogida selectiva de residuos. Se instalará un grupo de bombeo de recogida de aguas de sentina y de aguas residuales.

2.- En relación a la gestión selectiva de los residuos El Proyecto contempla la construcción de un Punto Limpio Portuario compuesto de cuatro contenedores de 1000 litros cada uno, para recogida separativa de residuos sólidos (envases, papel, cartón, vidrio y restos orgánicos), rodeado de ocho jardineras de hormigón prefabricado, que definen el contorno del punto limpio en tres de sus caras.

BUENAS PRÁCTICAS

- Se recomienda la realización de riegos periódicos con agua, especialmente en días de fuerte viento y en días secos, en los depósitos y acopios de materiales susceptibles de emitir polvo. El riego también puede hacerse con estabilizantes químicos empleándose agentes humidificadores, sales higroscópicas y agentes creadores de costra superficial. Estos aditivos serán no tóxicos.
- Se cubrirán con toldos o lonas las cajas de los camiones, en especial en los transportes de material susceptibles de emitir polvo.
- Todos los vehículos de la obra tendrán en vigor la Inspección Técnica, lo que garantizará que las emisiones de gases y partículas de los motores de combustión interna estén dentro de los límites legales permisibles, y se minimice la emisión de ruido. Durante la fase de funcionamiento se realizará un mantenimiento preventivo de equipos y maquinarias, para reducir las emisiones de polvo, gases y ruidos.
- Se usarán en las obras vehículos que dispondrán de motores Euro IV. Se recomienda que los vehículos estén equipados con indicadores automáticos de la presión de las ruedas, indicadores de cambio de marchas y/o con gases de refrigeración de bajo potencial de calentamiento global.

- Se dará prioridad en la selección de maquinaria y vehículos a aquellas marcas comerciales, modelos y unidades que ofrezcan a priori mejores prestaciones desde el punto de vista ambiental, en cuanto a la baja emisión de gases y generación de ruidos.
- Se utilizará únicamente maquinaria con distintivo CE indicativo de cumplimiento del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas al aire libre.
- Se instruirá y aleccionará al personal de obra para que apaguen los motores de aquellas unidades que no estén trabajando.
- Se establecerá, preferentemente, un horario diurno para la ejecución de las obras, evitándose de esta manera la generación de ruidos por las obras durante la noche, período de mayor sensibilidad acústica.
- Los parques de maquinaria deberán incorporar plataformas completamente impermeabilizadas, con cubetas de recogida, con el fin de evitar la propagación y/o contaminación en caso de fugas y vertidos, para las operaciones de mantenimiento de maquinaria y repostaje.
- Prohibición absoluta de realizar vertidos de cualquier tipo de residuo al medio marino durante las obras. Para evitar el desconocimiento de esta medida se deberá dar a conocer la misma a todos los obreros y personal que intervengan en las obras.
- Las obras generan residuos que deberán ser adecuadamente gestionados conforme a la legislación vigente en la materia. Se tomarán las siguientes medidas:
 - Los residuos que se generen durante la fase de construcción serán recogidos selectivamente, clasificados y gestionados de manera conveniente.
 - Los residuos que sean clasificados como tóxicos y peligrosos se almacenarán hasta su gestión por Empresa autorizada (el promotor deberá tener contrato en vigor con empresa autorizada previo al inicio de las obras) para este fin en compartimentos estancos, tal manera que no puedan entrar en contacto (ni sus lixiviados) con el suelo ni con las aguas naturales, incluso en caso de fuga.
 - Los materiales de baja densidad, que el viento puede trasladar al medio acuático serán objeto de atención en todo momento para reducir el riesgo de que puedan acceder a las aguas del estuario.
 - Antes del comienzo de la realización de las obras se deberá disponer de un plan para la gestión de los residuos. Durante la fase de funcionamiento las áreas de almacenamiento de



los residuos peligrosos se mantendrán siempre diferenciadas para cada uno de los tipos genéricos de los residuos peligrosos generados en la actividad.

- Los recipientes o envases conteniendo residuos peligrosos deberán observar las normas de seguridad establecidas en el artículo 13 del real Decreto 833/1988 y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor autorizado en evitación de cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.
- En lo relativo a los residuos no peligrosos generados por la actividad del depósito y sus instalaciones, los envases usados y residuos de envases se entregarán en condiciones adecuadas de separación por materiales a un agente económico (proveedor) para su reutilización en el caso de los envases usados o a un recuperador, reciclador o valorizador autorizado para el caso de residuos de envases.
- Las obras estarán señalizadas y estará prohibido el acceso a las mismas de todo personal ajeno a las mismas.
- Se comunicará a la autoridad pertinente el comienzo de las obras, el plan de obras y las medidas de seguridad adoptadas para minimizar los riesgos de accidentes con el tráfico marítimo.
- Se dispondrán las señalizaciones marítimas necesarias y obligatorias para llevar a cabo las labores de dragado en funcionamiento, así como se dispondrá de todos los permisos necesarios para llevar a cabo las obras dentro del medio marítimo.
- El Proyecto constructivo contará con el anexo correspondiente a la Seguridad y Salud Laboral, conforme a la legislación vigente en la materia.
- En el caso de utilización de explosivos, el Proyecto constructivo contará con un estudio específico para la determinación de las cargas, etc, cumpliéndose la legislación vigente en la materia.
- Se implantarán las siguientes medidas de ahorro energético y consumo eficiente de energía:
 - Lámparas Lámparas de vapor de sodio y equipo auxiliar con una eficacia de 100 lum/W.
 - Luminarias con mayor rendimiento y lámpara de menor potencia.
 - Sistemas de regulación del nivel luminoso, que permiten reducir los niveles de iluminación en las vías cuando se reduce la actividad en las mismas.
 - Reloj astronómico programable en cada cuadro de alumbrado, con el fin de ajustar mejor el encendido/apagado y reducir las horas de encendido.
 - Cumplimiento de la Ley de Cantabria 6/2006, de 9 de junio, de prevención de la contaminación lumínica.



- Con el fin de evitar el embarramiento de los viales, en los accesos a las obras, se dispondrá de sistemas que garanticen el adecuado lavado de los bajos y ruedas de los camiones y vehículos.
- Se utilizarán preferentemente desencofrantes ecológicos para las obras de estructuras, y aceites y grasas lubricantes de origen vegetal con elevada biodegradabilidad y baja toxicidad.
- Para fomentar el ahorro y eficiencia en el consumo de energía:
 - En la medida de lo posible se potenciará el uso de biodiesel para los vehículos y maquinaria de obra, por ser neutro desde el punto de vista de las emisiones de CO2 y emitir menos SOx.
 - Aplicación de pautas de conducción ecológica, conforme a las recomendaciones del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía).
 - En la construcción de los edificios, se fomentará la edificación sostenible aplicando criterios bioclimáticos: accesibilidad solar, tipos de envolvente térmico, etc...
- El Proyecto de construcción contempla el uso de:
 - Materiales reutilizables, reciclables y renovables.
 - Materiales con etiqueta ecológica o con algún tipo de certificación o acreditación ambiental.
 - Materiales libres de COVs, CFCs, Cloro, Cromo y aquellos que en caso de incendio emitan humos tóxicos o cancerígenos.

5.2. Plan de Vigilancia Ambiental propuesto por el promotor.

El promotor presenta un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) mediante el que se definen los aspectos concretos que serán objeto de vigilancia y control, y que a continuación se expone de forma resumida:

Señalización de las obras, ocupación de espacio.

Objetivo 1: Optimizar la ocupación de espacio por las obras y los elementos auxiliares, para ocupar el mínimo espacio y reducir los riesgos de accidentes.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Longitud correctamente señalizada en relación con la longitud total del perímetro correspondiente a las zonas de ocupación, elementos auxiliares y caminos de acceso dentro del recinto portuario, así como balizamientos tanto terrestres como del medio marítimo.



Calendario: Control previo al inicio de las obras y verificación mensual durante la fase de construcción.

Valor umbral: Menos del 20% del total de las señalizaciones y balizamientos correctamente indicados a juicio de la Dirección Ambiental de Obra.

Momento de análisis del valor umbral: Cada vez que se realiza la verificación.

Medidas: Reparación o reposición de la señalización.

Duración del seguimiento: Toda la fase de construcción.

Objetivo 2: Evitar daños y riesgos producidos por la circulación de vehículos fuera de las zonas señalizadas.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Circulación de vehículos fuera de las zonas señalizadas.

Calendario: Al menos semanal.

Valor umbral: Presencia de vehículos de obra fuera de las zonas señalizadas.

Momento de análisis del valor umbral: En cada verificación.

Información a proporcionar por parte del contratista: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra todas las incidencias en este aspecto y justificación en su caso.

Duración del seguimiento: Todo el tiempo que dure la fase de construcción.

Objetivo 3: Restauración de las zonas ocupadas por las obras.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Porcentaje de superficie de zonas restringidas sin restaurar o restauradas de manera inadecuada.

Calendario: Al finalizar cada ocupación.

Medida: Restauración a su estado inicial de las zonas ocupadas y en las que no se hayan realizado estas labores.

Información a proporcionar por parte del contratista: El Diario Ambiental de la obra contendrá una ficha que adjunte material gráfico sobre:

- a) La situación "sin" proyecto.
- b) La situación mientras la ocupación.
- c) La situación tras la finalización de las obras.

Duración del seguimiento: Fase de construcción.

Objetivo 4: Seguridad en la navegación marítima.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Hundimiento por accidente de cualquier material, instalación, maquinaria, aparato, etc. que pudiera suponer riesgo para la navegación.

Información a proporcionar por el Contratista: El Responsable Técnico de Medio Ambiente por parte del contratista comunicará inmediatamente a la Dirección la descripción y situación de tales hundimientos y/o obstrucciones.

Medidas: Los hundimientos y/o obstrucciones se señalarán convenientemente y se retirarán en la mayor brevedad posible.

Calidad del aire

Objetivo 1: Mantener el aire libre de polvo. Evitar que las emisiones de polvo y partículas en suspensión generadas por la actividad en la zona de obras, por el paso de vehículos o el uso de maquinaria pesada lleguen a ser molestas o insalubres para las personas (residentes en viviendas próximas al ámbito de actuación, trabajadores que desarrollan su actividad laboral en el ámbito portuario, usuarios de las playas próximas y personal adscrito a los equipos de trabajo).

Fase del proyecto: Construcción

Indicador: Presencia evidente de polvo.

Calendario: Diaria durante los periodos secos y en todo el periodo estival. Mensualmente el resto de la obra.

Medida: Antes del comienzo de las obras se realizará un catálogo de Zonas Sensibles al Polvo, en el que se recogerán los puntos o áreas más sensibles, que serán ubicados en un plano topográfico a la escala adecuada para su correcta localización en el ámbito de actuación. Se especificará para cada zona el motivo que justifica su inclusión en la lista. Personal perteneciente al equipo de Vigilancia Ambiental se situará en los puntos sensibles más cercanos a los lugares donde se ejecuten las distintas unidades de obra y evaluará el grado de molestia o de insalubridad.

Valor umbral: Presencia ostensible de polvo por simple observación visual según criterio del Director Ambiental de la Obra.

Medidas complementarias: Incremento de la humectación en superficies polvorientas.

Duración del seguimiento: Todo el tiempo que dure la fase de construcción.



Objetivo 2: Controlar que la maquinaria empleada en la obra esté en condiciones adecuadas al uso a la que esté destinada y que haya satisfecho los oportunos controles técnicos reglamentarios que se le exigen (ITV).

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Emisiones de los vehículos y la maquinaria de la obra.

Calendario: Se realizará un control al comienzo de las obras para comprobar que todas las unidades de maquinaria satisfacen los requisitos de la ITV.

Valor umbral: No se emplearán máquinas o vehículos que no hayan superado con dictamen favorable las inspecciones reglamentarias y dentro de los plazos legales establecidos.

Medidas correctoras: Sustitución de la maquinaria y los vehículos que no cumplan con lo establecido, por otros que si cumplan.

Duración del seguimiento: Todo el tiempo que dure la fase de construcción.

Calidad de las aguas

Objetivo 1: Evitar vertidos al medio marino procedente de las obras accidentales.

Fase del proyecto: Construcción

Indicador: Presencia de materiales en las proximidades de la línea de orilla.

Calendario: Control al menos quincenal.

Valor umbral: Presencia de materiales sólidos, líquidos, residuos, plásticos, maderas y materiales flotantes en general, etc.

Momento del análisis del valor umbral: Comienzo y final de las obras, mediante observación de "visu" por técnico competente.

Información a proporcionar por el contratista: El responsable Técnico de Medio Ambiente informará con carácter de urgencia a la Dirección de cualquier vertido accidental.

Duración del seguimiento: Hasta la finalización de las obras.

Objetivo 2: Control de la transparencia del agua.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Profundidad de visión del disco Secchi.

Calendario: Una medida mensual sobre transecto perpendicular a la línea de orilla.

Valor umbral: disminución del 10% en la profundidad del disco de Secchi, tomando como valores de referencia los obtenidos en el mismo transecto en la campaña de muestreo

preoperacional (Estado Preoperacional de la Calidad del Agua). No más del 5% de disminución para los puntos del intermareal.

Medidas: En caso de superación de los valores umbrales, se anotarán en el Diario ambiental las operaciones realizadas, tanto en tierra como en mar, así como las condiciones meteorológicas. Se estudiarán las medidas a aplicar para evitar la superación de los umbrales establecidos.

Duración del seguimiento: Hasta la finalización de las obras.

Objetivo 3: Control de calidad del agua del Puerto.

Fase del proyecto: Funcionamiento.

Indicador: Se propone la utilización de un sistema de indicadores compuesto por las siguientes variables:

- Temperatura del agua: para el control de vertidos térmicos por refrigeración de motores de los barcos.
- Concentración de oxígeno disuelto y DBO5: para el control de vertidos biodegradables.
- Nutrientes: concentraciones de: nitratos, nitritos, amonio, fosfatos y silicatos: para el control de procesos de eutrofización.
- Presencia de aceites, grasas e hidrocarburos: control de vertidos desde buques.
- Presencia de residuos flotantes: control de vertidos desde buques y desde tierra.
- Coliformes fecales: control de la contaminación fecal.

Calendario: En cuatro puntos distribuidos en la superficie de agua abrigada, y en el transecto antes comentado (agua de superficie), se tomarán los datos "in situ" y las correspondientes muestras de agua con una periodicidad semestral.

Valores de contraste: Para evaluar los valores obtenidos, se tomarán como valores umbrales aquellos fijados por la legislación Española o por la Unión Europea. De igual manera se compararán los datos con los obtenidos en el Estado Preoperacional de la Calidad del Agua.

Medidas: En caso de superación de los valores umbrales, o de los valores de referencia, se analizarán las posibles causas, se revisarán las medidas de control y el grado de cumplimiento de la normativa nacional e internacional, y se procederá a aplicar las medidas adecuadas para restablecer las Condiciones de Normalidad.

Duración del seguimiento: Al menos durante dos años después de la finalización de construcción, siendo recomendable se mantuviera el control de forma permanente.

Sustrato y comunidades bentónicas

Objetivo: Evolución de los ecosistemas del entorno.

Fase del proyecto: Funcionamiento.

Indicador: Estado de conservación de ecosistemas próximos al área de actuación del Proyecto, haciendo especial hincapié en la no afección a espacios protegidos, más allá de lo estrictamente necesario.

Calendario: Muestreo anual en primavera.

Valor de referencia: Los resultados se contrastarán con los de la campaña preoperacional.

Duración del seguimiento: Durante un periodo de cinco años tras el inicio de la Fase de funcionamiento.

Protección del suelo

Objetivo: Evitar la contaminación del suelo y de las aguas durante las obras.

Fase del proyecto: Funcionamiento.

Indicador: Presencia en los suelos de aceites, hidrocarburos, pinturas, hormigones y otras sustancias contaminantes utilizadas en las obras.

Calendario: Inspecciones con carácter mensual durante la obra e inspección final en los puntos sensibles a la contaminación (emplazamiento de maquinaria pesada, lugares de almacenamiento o acopio temporal de sustancias peligrosas, etc...).

Protección de las condiciones de sosiego público

Objetivo 1: Control del tráfico de vehículos pesados en la entrada a Suances, y vías urbanas de acceso al Puerto.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Tráfico de vehículos.

Valor umbral: Se limitará el tráfico de camiones, para evitar en todo momento la congestión por las vías urbanas, en la medida que determinen las autoridades competentes.

Duración del seguimiento: Toda la fase de construcción.

Objetivo 2: Control de los niveles sonoros emitidos por la obra.

Fase del proyecto: Construcción y explotación.

Indicador: Leq (Nivel continuo equivalente) expresado en dB(A), en zonas habitadas.

Calendario: Mensualmente en fase de construcción y anualmente en fase de explotación.



Medida: Antes del comienzo de las obras se realizará un catálogo de Zonas Sensibles al Ruido, en el que se recogerán los puntos o áreas más sensibles, que serán ubicados en un plano topográfico a la escala adecuada para su correcta localización en el ámbito de actuación. Se especificará para cada zona el motivo que justifica su inclusión en la lista. Personal perteneciente al equipo de Vigilancia Ambiental se situará en los puntos sensibles más cercanos a los lugares donde se ejecuten las distintas unidades de obra y evaluará el grado de molestia o de insalubridad.

Valores umbrales: Se aplicarán las disposiciones municipales y en su defecto los siguientes niveles umbrales:

Áreas urbanas y residenciales:

Entre las 8 y las 22 horas 55 dB(A)

Entre las 22 y las 8 horas 45 dB(A)

Medidas: Revisión de las medidas correctoras. Si fuese necesario, se estudiarán y adoptarán medidas complementarias, como pantallas acústicas de carácter temporal, el replanteo de la programación de los trabajos a fin de evitar la simultaneidad de dos o más actividades ruidosas, etc...

Duración del seguimiento: Durante toda la fase de construcción, y de manera permanente, en fase de explotación.

Objetivo 3: Control de los niveles sonoros emitidos por la maquinaria y los vehículos.

Fase del proyecto: Construcción.

Indicador: Leq (Nivel continuo equivalente) expresado en dB(A), en zonas habitadas.

Calendario: Se realizará un control al comienzo de las obras para la identificación y caracterización desde el punto de vista acústico de cada unidad de maquinaria empleada.

Después, las inspecciones analíticas se realizarán siempre que se consideren necesarias, en caso de detectarse niveles acústicos anormales en alguna máquina o vehículo.

Valores umbrales: Los límites máximos admisibles para los niveles de emisión acústica por parte de la maquinaria serán los establecidos bien por el Real Decreto 212/2002 o, en caso de ser de carácter más restrictivos y ser de aplicación, por las normativas de carácter local (ordenanzas municipales), autonómico o estatal.

Medidas: Se desestimarán las unidades de maquinaria que no porten el distintivo "CE" y el "indicativo del nivel de potencia acústica garantizado".

Duración del seguimiento: Durante toda la fase de construcción, y de manera permanente, en fase de explotación.

Patrimonio arqueológico

Objetivo: Protección del patrimonio arqueológico.

Fase del proyecto: Construcción.

Observaciones: Se contratará asistencia técnica adecuada, con la titulación pertinente y demostrada experiencia en el campo de la arqueología submarina. Esta asistencia deberá redactar el programa de seguimiento a realizar: objetivos particulares, indicadores, calendario, valor umbral, medidas, etc...

Riesgo de contaminación por vertido

Los sistemas de prevención contra los riesgos de contaminación por accidentes, vertidos desde buques y de las actividades portuarias que deba contar el nuevo puerto, deberán estar sujeto a la vigilancia y control por parte de la administración correspondiente en la manera prevista por la legislación en la materia.

5.3. Medidas correctoras adicionales a las presentadas por el promotor.

- En el caso de que se empleen materiales artificiales en la formación de nuevas escolleras, se deberá garantizar su naturaleza inerte, no debiendo utilizarse en ningún caso materiales de cuya naturaleza pueda derivarse carácter contaminante, tóxico o reactivo.
- El material procedente de la excavación y, eventualmente, del dragado de la zona afectada por el desarrollo del proyecto deberá ser reutilizado preferentemente como material de relleno para la construcción de los diques y explanadas previstos en el proyecto. Su empleo queda condicionado al cumplimiento de la normativa correspondiente y de las recomendaciones del CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas), no debiendo estar contaminados, resultar ecotóxicos, corrosivos o reactivos. En el caso de que los materiales no puedan ser empleados como relleno en las distintas actuaciones del proyecto, deberán ser gestionados según la legislación vigente en la materia.
- Con la finalidad de no reducir la calidad de las aguas de baño de las playas próximas a la zona de proyecto durante la temporada estival, las eventuales operaciones de dragado con medios marinos se ejecutarán preferentemente entre los meses de octubre a junio.



- Las aguas residuales asimilables a urbanas procedentes de las distintas instalaciones asociadas al puerto deberán ser incorporadas al colector de saneamiento correspondiente, y sometidas al adecuado proceso de depuración.
- Se prohíbe el empleo de explosivos en las eventuales labores de dragado con equipos marinos, utilizando medios mecánicos por gravedad o similares para estas labores. En caso de que sea absolutamente imprescindible, se tendrá que justificar y hacer un programa específico de voladuras controladas previa aprobación de la Dirección General de Medio Ambiente.
- Se prohíbe el empleo de superficies altamente reflectantes como material de recubrimiento exterior en las distintas instalaciones y edificaciones proyectadas. Así mismo, se utilizarán para los exteriores preferentemente pinturas de brillo mate.
- En caso de precisarse en un futuro, edificios e instalaciones asociadas al nuevo puerto, deberán diseñarse de forma que la altura de los mismos sea la mínima posible que garantice el cumplimiento de los objetivos y funciones para los que se diseñaron estas edificaciones.
- Con el objetivo de reducir la contaminación lumínica, se emplearán preferentemente luminarias de baja intensidad y haz concentrado, evitando el empleo de luminarias tipo globo, por lo que las lámparas de las farolas deberán disponer de una lámina protectora que concentre la intensidad lumínica en las inmediaciones de cada punto de emisión, reduciendo al mínimo la iluminación cenital. Este condicionado no es de aplicación a sistemas de iluminación, posicionamiento, etc, relacionados con la legislación y seguridad marítima.
- Se reducirá la intensidad de iluminación del alumbrado en el horario nocturno siempre que sea posible.
- Se recomienda diseñar las distintas instalaciones y edificios de forma que se consiga el máximo aprovechamiento de la luz natural.
- El promotor del proyecto deberá presentar, antes del inicio de las obras, un estudio del transporte de materiales y de tráfico, que deberá ser aprobado previamente por la Dirección General de Medio Ambiente, Autoridad Portuaria, Ayuntamiento de Suances, así como todas aquellas Administraciones y Organismos con competencia en el asunto, con justificación de la solución adoptada.



- Este estudio deberá incluir, entre otros aspectos, las rutas de acceso, los horarios de tránsito y un estudio específico sobre la generación de polvo sobre los núcleos residenciales y otras zonas sensibles.
- Si durante el transcurso de las labores de ejecución del proyecto apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, o de los que pudiera derivarse tal carácter, se paralizarán inmediatamente las obras y se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de estos bienes. Se comunicará el hallazgo a la Consejería de Cultura y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.
- Las excavaciones y eventuales operaciones de dragado requerirán un especial seguimiento arqueológico, que deberá ser llevado a cabo por arqueólogo cualificado y aprobado por la Dirección General de Cultura, capacitado para realizar inmersiones en caso necesario. Dicho arqueólogo verificará el cumplimiento de los objetivos y condicionado específico que al respecto establezca la Dirección General de Cultura.
- Siempre que sea técnicamente factible, se ubicarán dentro del recinto portuario aquellas instalaciones necesarias para la ejecución del proyecto, que deberán ser desmanteladas una vez finalizado el mismo, como es el caso de la planta de hormigón, evitando de esta forma incrementar el tráfico de vehículos pesados por el núcleo de Suances.
- Los informes resultantes del PVA deberán ser remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente con la periodicidad indicada en dicho Plan de Vigilancia Ambiental. En función del contenido de dichos informes, la Dirección General de Medio Ambiente podrá modificar o establecer nuevas medidas ambientales para una correcta corrección o minimización de los posibles impactos residuales o de aparición no prevista.
- Se introducirán las siguientes modificaciones en el PVA, con la finalidad de incorporar las sugerencias de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, realizadas durante la fase de Información Pública:
 - Los controles sobre la calidad de las aguas deben tener una periodicidad, como mínimo, semanal fundamentalmente a partir del momento en que se proceda a la demolición del Muelle Oeste, momento en que tales efectos pueden llegar a tener un efecto significativo sobre la calidad de las aguas.
 - En referencia a la evolución de los ecosistemas del entorno se establece como indicador "el estado de conservación de ecosistemas próximos al área de actuación del proyecto", haciendo especial hincapié en la no afección a espacios protegidos,



- más allá de lo estrictamente necesario. A juicio de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se debe asegurar en todo caso que no exista ningún tipo de afección del Proyecto a los espacios protegidos, resultando el término "más allá de lo estrictamente necesario" no justificado ni cuantificable.
- Financiación de las Medidas de Protección y Mejora Ambiental. Todos los datos y criterios relacionados con la ejecución de las medidas preventivas y correctoras, tanto los contemplados en el Estudio de Impacto Ambiental como en la presente Declaración de Impacto Ambiental, figurarán en los documentos del proyecto definitivo, justificadas en la memoria, definiendo su diseño y localización en los planos en caso de ser necesario, exigencias técnicas en el pliego de prescripciones y su definición económica en el presupuesto. También se valorarán e incluirán los costes derivados del Programa de Vigilancia Ambiental. Esta condición podrá ser cumplida igualmente mediante un proyecto de integración ambiental independiente del proyecto constructivo, redactado de forma simultánea a dicho proyecto constructivo.
 - Se deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente, en su caso, copia del proyecto modificado.
 - Tanto en la fase de obra como de funcionamiento, se deberán adoptar las medidas de protección medioambiental de carácter general como empleo de luminarias de bajo consumo, utilización de agua reciclada para riego de caminos, reciclado de materiales, aplicación de sistemas de gestión ambiental en las empresas adjudicatarias de las obras, medidas destinadas al ahorro de combustible, mantenimiento adecuado de la maquinaria de obra, etc.

Conclusión.

En consecuencia, la Dirección General de Medio Ambiente, a la vista del Informe y propuesta de Declaración del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales considera que con la incorporación de las modificaciones al proyecto, medidas correctoras propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, y medidas correctoras complementarias a las propuestas por el promotor, la ampliación de instalaciones para embarcaciones deportivas en el puerto de Suances no causará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, por lo que se formula una **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES** siempre que sean incorporadas en el proyecto las consideraciones expuestas en este documento.



GOBIERNO
de
CANTABRIA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE
C/ LEALTAD, 24
39002 SANTANDER

N. REF.: Anexo L17/06: B2.7.d
N. exp.: 34

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, que pueda suponer una presumible desviación ambiental negativa, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberán ser comunicadas a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, que establecerá si procede la aplicación de nuevas medidas correctoras, o en su caso, la necesidad de tramitar un nuevo procedimiento de EIA.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obtención de las preceptivas autorizaciones o informes por parte de otras Administraciones u Organismos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 30 de la Ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado, y se comunica a la EPE Puertos de Cantabria para su incorporación al procedimiento sustantivo del proyecto.

Santander, 31 de marzo de 2010

EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Fdo.: Javier García-Oliva Mascarós



GOBIERNO
de
CANTABRIA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

*DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE
C/ LEALTAD, 24
39002 SANTANDER*

N. REF.: Anexo L17/06: B2.7.d
N. exp.: 34