



EIA20150015

RESOLUCIÓN DE 11 DE ABRIL DE 2016 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL, POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE ORDENACIÓN DE ATRAQUES EN SANTIAGO DE LA RIBERA

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.^a del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El citado artículo 7.2 especifica, entre otros supuestos, en su apartado b) *Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni en el anexo II de la Ley 21/2013, que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente a espacios protegidos Red Natura 2000, cuyo procedimiento se regula en los artículos 45 a 48, y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo III.*

El Proyecto básico de ordenación de atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera (t.m. de San Javier) se encuentra encuadrado dentro del apartado 7.2.b) puesto que existe una afección directa a las figuras LIC ES6200030 "Mar Menor" y ZEPA ES0000260 "Mar Menor".

A tal efecto, se procede al análisis ambiental del proyecto mediante el desarrollo de los apartados correspondientes.

1. OBJETO Y CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO.

Las obras que se indican en el documento ambiental presentado, y que serán necesarias para dar solución a las actuales necesidades de este Club de Regatas, serán:

Una zona para atraques permanentes, mediante la ejecución de un grupo de pantalanés en prolongación del embarcadero de vela ligera. Se dispondrían defensas a media agua en el pantalan extremo para la seguridad de las embarcaciones.

Se plantea la construcción de tres dársenas entre los pantalanés, una para embarcaciones de 8 metros de eslora, otra para los de 10 y una tercera para embarcaciones de hasta 14 m. El número de amarres que se propone es entorno a 200. La distribución por esloras se propone hacerla por tercios.

La superficie ocupada por los pantalanés, los atraques y los canales de maniobra y acceso sería de 45.759 m².

A continuación se hace una descripción pormenorizada de las actuaciones:

1. Atraques permanentes: Esta zona está formada por un pantalan central de 136 m de longitud y 4 m de anchura y tres pantalanés transversales de 140 m de longitud y 3 m de



anchura que conforman tres dársenas de 32, 40 y 54 m de anchura entre pantalanés. Los pantalanés tienen en cada extremo una prolongación a 45° de 56, 48 y 38 m de longitud y además para disponer de un acceso independiente al resto de las instalaciones todo este conjunto se une a tierra mediante una pasarela de 245 m de longitud y 4 m de anchura. Todos los pantalanés están formados por placas de hormigón aligeradas sobre apoyos de hormigón armado dispuestos a luces de 6 y 8 m. Con esta disposición se consiguen 80 atraques de 8x3.20 m; 74 de 10x3.70 m; 45 de 12x4.20 m y 16 de 14x4.70 m. Esto supone un total de 212 puntos de amarre. En el pantalán exterior y en las prolongaciones de los otros 2 se dispondrá de una pantalla interceptora del oleaje para amortiguar su energía y conseguir así una protección de las embarcaciones atracadas sin afectar al fondo marino.

En cuanto al sistema de amarre se utilizarán *norays* de fundición en los nuevos pantalanés. Para la sujeción de las embarcaciones en el agua se proyecta el empleo de cadenas madre de 40 Kg/ml sujetas a muertos sumergidos de hormigón, cuyas dimensiones varían en función de la eslora de las embarcaciones. Para las embarcaciones de 12 m de eslora se usarán muertos de hormigón de dimensiones de 1.5x1.5x0.25 m. Los muertos se dispondrán cada dos atraques, a una distancia igual a media eslora de las embarcaciones.

2. Dragado: Dado que la instalación se proyecta al final del embarcadero de vela ligera, no es necesario realizar ningún dragado para que las embarcaciones puedan atracar con suficiente resguardo al fondo marino. Únicamente se prevé el cajeo de las zapatas para dejarlas integradas con el fondo marino.

El volumen de dragado de los cajeos para los pórticos es de 2380 m³ en toda la instalación.

3. Redes y Servicios: Se dotará de la correspondiente red de suministro de agua potable. Los puntos de suministros serán las torretas de servicio, que se instalarán cada 8 m.

En cuanto a la red de saneamiento, el reglamento de explotación del puerto prohíbe a los usuarios del puerto hacer uso de los WC marinos, debiendo utilizar los aseos generales del edificio de servicios.

En cuanto al suministro eléctrico se prolongará y ampliará la red de suministro a lo largo de la nueva dársena. Los puntos de suministro serán las torretas de servicio, que se instalarán cada 8 m. Se contempla la instalación de líneas eléctricas diferentes para suministro de energía a los puntos de atraque, alumbrado y balizamiento de los pantalanés.

En cuanto al alumbrado general, se proyecta con farolas de 3 m de altura con luminaria y lámpara de 25 W LED que se instalará a lo largo de la nueva dársena.

Como sistema contra-incendios se instalará una red de hidrantes homologados, con sus correspondientes armarios con equipamiento accesorio.

Se instalará la señalización y balizamiento marítimo, de acuerdo con las normas AISM, asegurando una señalización óptima para la navegación.

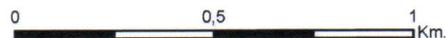
En cuanto a sistemas de salvamento, se colocarán postes con salvavidas homologados y escaleras de mano.



Las torretas de servicio estarán equipadas con tomas exclusivas para cada una de las embarcaciones y llevarán incluida una luminaria de balizamiento nocturno de baja intensidad lumínica.

Se dotará de WI-FI a la totalidad de la instalación portuaria.

Mapa de localización



2. CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y PERSONAS INTERESADAS.

Una vez revisado el Documento Ambiental del proyecto referenciado, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el órgano ambiental somete dicho Documento Ambiental a consultas de las siguientes administraciones públicas afectadas y personas interesadas:



ORGANISMO	NOTIFICACIÓN	RESPUESTA
Ayuntamiento de San Javier	26-10-2015	25-11-2015
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar	26-10-2015	
Ayuntamiento de Los Alcázares	26-10-2015	
Confederación Hidrográfica del Segura	26-10-2015	25-11-2015
Demarcación de Costas en Murcia	26-10-2015	27-11-2015
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Estado	26-10-2015	04-01-2016
Instituto Español de Oceanografía	26-10-2015	
Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias (Consejería de Presidencia)	26-10-2015	16-12-2015
Dirección General de Salud Pública y Adicciones (Consejería de Sanidad)	26-10-2015	
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda (Consejería de Fomento e Infraestructuras)	26-10-2015	27-01-2016
Instituto de Turismo de la Región de Murcia	26-10-2015	
Dirección General de Bienes Culturales (Consejería de Cultura y Portavocía)	26-10-2015	27-01-2016
Dirección General de Deportes	26-10-2015	10-12-2015
Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente (Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente)	26-10-2015	27-01-2016 16-02-2016
Dirección General de Agricultura, Ganadería, Pesca y Acuicultura (Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente)	26-10-2015	12-11-2015
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental- Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental (Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente)	09-11-2015	
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	26-10-2015	
ANSE	26-10-2015	

Como resultado de la fase de consultas, se procede a reflejar las respuestas de los organismos consultados, destacando que una parte de ellos han respondido planteando la necesidad de someter el proyecto de referencia al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria:

– Ayuntamiento de San Javier.

“...Y examinada la documentación aportada, se considera lo siguiente:

Se valora positivamente la propuesta de ordenación de atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera (Murcia), ya que por parte del Excmo. Ayuntamiento de San Javier, se han realizado gestiones ante distintos organismos oficiales a fin de solucionar el problema medioambiental y de ordenación que ocasionan los fondeos de embarcaciones a base de muertos; siendo por tanto el primer interesado en buscar una solución a este problema.

No obstante, se han detectado una serie de aspectos que deberán tenerse en cuenta a la hora de redactar tanto el documento ambiental definitivo, como el proyecto de ejecución.

Respecto de la ordenación:

- *No justifica de modo fehaciente la composición real de la flota, cuyos titulares son miembros de pleno derecho del Real Club de Regatas de Santiago de La Ribera, en adelante RCRSR.*
- *No existe compromiso de solo admitir embarcaciones a vela cuyos dueños sean miembros de pleno derecho del RCRSR.*
- *No existe compromiso de extraer los sistemas de fondeo tipo muerto existentes en la actualidad. No aporta una remediación de los daños ocasionados por los fondeos pertenecientes a la flota del RCRSR.*
- *No aporta compromiso de que ninguna embarcación perteneciente a la flota del RCRSR, quede fondeada "a la gira".*
- *No existe un compromiso de evitar el efecto llamada, mientras queden embarcaciones fondeadas ilegalmente frente al litoral de San Javier.*



Respecto de las alternativas presentadas:

- *Son del todo insuficientes la presentación de únicamente dos propuestas, presentando una de máximos para poder dar por buena la que se va buscando. Dicha alternativa carece de justificación técnica.*
- *La planta de los atraques es de alto impacto visual, se deberá buscar otra alejado de los tipos habituales y fáciles mucho más acorde con la estética y formas del edificio del RCNSR.*
- *No se aporta plano con situación actual de los amarres en la plataforma existente.*
- *No se aporta plano con la distribución de amarres según tipología en cada una de las opciones.*
- *No se aporta plano con la distribución de canales de maniobra y acceso.*
- *Las propuestas planteadas carecen de justificación técnica.*

Respecto a las carencias detectadas en el documento presentado:

- *No aporta batimetría del emplazamiento.*
- *No aporta estudio económico-financiero.*
- *No aporta un estudio bionómico del emplazamiento.*
- *No aporta estudio básico de dinámica litoral.*
- *No se aporta estudio básico de clima marino.*
- *No se aporta estudio básico de caracterización del estado de la mar.*
- *No se aporta caracterización geológica del emplazamiento.*
- *No se aporta caracterización geotécnica del emplazamiento.*
- *No se valora la producción de residuos.*
- *No se ha valorado la contaminación lumínica.*
- *No se identifica en planos la ubicación del varadero presente y previsto.*
- *No justifica, ni se describe la ampliación de las plataformas existentes, al igual que no se aporta su tipología constructiva, ni sus impactos.*
- *No justifica, ni se describe el motivo por el que se instala una pasarela longitudinal con una entrada distinta a la existente, da la impresión que existe una entrada para socios y otra para los dueños de los barcos atracados.*
- *Igualmente no se aporta su tipología constructiva, ni sus impactos.*
- *No se describe, aunque sea de un modo somero la señalización marítima prevista.*
- *No se han tenido en cuenta las ordenanzas municipales del Ayuntamiento de San Javier.*

Respecto al sistema de construcción de los pantalanes:

- *No se aporta el más mínimo detalle gráfico de las tipologías constructivas que se emplearán.*
- *Se ha planteado un sistema constructivo mediante apoyos de hormigón armado. La elección de este sistema carece de justificación técnica, entre otras cosas por el desconocimiento geotécnico del terreno sobre el que se asientan.*
- *Por eso, decir que este sistema requiere teóricamente de un dragado de 2380 mt para la ejecución de las zapatas de dichos apoyos constituye una grave falta de rigor técnico entre otras cosas porque es imposible realizar una excavación tan perfecta en el fondo marino. Dentro de las cifras de dragado que se aportan no se incluye el que será preciso ejecutar para la realización de la pasarela de entrada y la ampliación de plataforma.*
- *El sistema constructivo elegido es uno de los que más impacto genera sobre el fondo marino, con independencia de que es uno de los más onerosos.*
- *Existiendo otros sistemas de igual o mayor capacidad, fiabilidad y seguridad como puede ser el hincado de pilotes.*
- *La sujeción de las embarcaciones al agua se ha planteado mediante muertos sumergidos de hormigón sobre las que se sujetan cadenas madre. Tanto los muertos como las cadenas generan sobre el sistema bentónico por erosión del lecho marino, una enorme presión por arrastre. De todos los sistemas existentes, se ha elegido un método extremadamente dañino al medio ambiente, cuando existen en el mercado otras tecnologías mucho menos invasivas y respetuosas con el ecosistema bentónico con una ocupación del lecho despreciable que presentan bajo impacto durante su instalación y nulo en su explotación.*
- *Se plantea un sistema de defensa contra el oleaje mediante defensas "a media agua", del que se desconocen sus características y su justificación entre otras cosas porque no se aportan datos sobre el oleaje. Igualmente no aparece documentación gráfica de dicho sistema.*
- *No se han planteado alternativas al sistema elegido para la construcción de plataforma.*

Respecto a las redes de servicios:

- *No se ha valorado el incremento de consumos y si será necesario el refuerzo de los sistemas existentes.*
- *No se ha planteado un sistema de recuperación de aguas negras para las embarcaciones que disponen de sanitarios.*
- *No se describen las instalaciones de saneamiento existentes en el edificio existente y si podrán asumir la nueva demanda.*

Propuestas de mejora:



- *Recuperar la lámina de agua existente originalmente debajo de las instalaciones del RCRSR, mediante la eliminación de todos los fangos existentes.*
- *Recuperación de la línea de playa original a ambos lados de la entrada a las instalaciones.*
- *Utilizar la madera como material para la ejecución de la pasarela, de la ampliación de plataforma y de los pantalanés.*
- *El alumbrado de los pantalanés se realizará mediante farolas alimentadas por placas solares.*
- *Se recomienda la lectura de un documento denominado RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE PUERTOS DEPORTIVOS EN LA REGION DE MURCIA, editado por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio*
- *Se recomienda como modelo de gestión medioambiental la ROM 5.L."*

– Confederación Hidrográfica del Segura.

"...el proyecto implica la ampliación de la actual zona de atraques permanentes que conllevaría la posibilidad de ocasionar residuos o vertidos eventuales y/o accidentales al Mar Menor, tanto en el proceso de las obras como en el de su funcionamiento y servicios.

Por lo que, a juicio de esta Comisaría de Aguas, se informa lo siguiente:

a) La CHS no es autoridad competente en la gestión de control y autorización de vertidos tierra-mar; así como de los posibles efectos, en este caso, de la masa de agua costera definida como "Mar Menor", sobre la base del Art.- 114. de la Ley 2211988, 28 julio, de Costas, donde de expresa literalmente: "Las Comunidades Autónomas ejercerán las competencias que, en las materias de ordenación territorial y del litoral, puertos, urbanismo, vertidos al mar y demás relacionadas con el ámbito de la presente Ley atribuidas en virtud de sus respectivos Estatutos".

b) No obstante, dicho lo anterior, sí se contempla, en el Art.- 68.2 del R.Dto. 594/2014, de 11 de julio, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Segura que: "[...] los vertidos de tierra a mar deben ser compatibles con los Objetivos Medioambientales previstos en el presente

Plan Hidrológico para las masas de aguas costeras".

c) Por lo que, al respecto, se acompaña una hoja adjunta sobre las "Condiciones de referencia y límites de cambio de clase de la masa de agua costera Mar Menor" (del Anejo IV del citado R.Dto. 594/2014) con el objeto que pueda tenerse en cuenta como base de garantía de calidad medioambiental para el citado proyecto."

– Demarcación de Costas en Murcia.

"...se observan los siguientes aspectos:

1.- La construcción de los pantalanés se hará mediante soportes de hormigón armado. Dicho entramado de pilotes puede provocar una alteración de la dinámica litoral y el transporte de sedimentos y afectar de este modo a la configuración del litoral. En este caso se considera necesario la elaboración de un estudio de dinámica litoral, que complemente la documentación elaborada, y en el que se determine la afección del proyecto al transporte sedimentario y por ende a la morfología y tipología de las playas circundantes.

2.- Con objeto de no interferir o afectar lo menos posible al medio biótico y la dinámica litoral, podría contemplarse, entre las alternativas expuestas en el estudio de repercusiones a la red natura 2000 presentado, la posibilidad de ejecutar otro tipo de instalaciones, como pantalanés sin pilotes, cuya afección tanto a la dinámica litoral como al medio biótico sería menor, o la instalación de un área de fondeo regulado mediante fondeos ecológicos, ya contemplados en el Plan de Ordenación y Regulación de los Fondeos de Embarcaciones en el Litoral de Murcia, elaborado por esta Demarcación de Costas en 2009.

3.- En cuanto al vertido de aguas residuales y carburantes durante el llenado de los depósitos de los barcos, no se adoptan medidas específicas concretas. Simplemente se hace referencia a la prohibición respecto a los mismos. En esta Demarcación de Costas se han recibido reiteradas denuncias, a lo largo de los últimos años, de los usuarios de la Playa de Colón, señalando la aparición de manchas de aceites, combustibles y espumas de detergentes procedentes del lavado de embarcaciones del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera, por lo que resulta necesario que el citado Club Náutico adopte medidas en este sentido, tanto de concienciación de sus socios con decálogos y manuales de buenas prácticas ambientales como con la instalación de algún tipo de barrera anticontaminante destinada a prevenir la difusión de dichas sustancias contaminantes y nocivas, estableciendo así mismo un programa de limpieza de la lámina de agua circundante, consignación de personal y material específico al efecto, sin perjuicio de las competencias que en materia de limpieza y salubridad en las playas ostentan las entidades locales, reflejadas en el ar115 de la Ley de costas.

4.- No obstante lo anterior, en el caso de que el promotor, previo análisis de las alternativas planteadas, incluyendo las propuestas en este informe, siga abogando por la propuesta inicial, esta Demarcación de Costas



considera necesario, dadas las características ecológicas del Mar Menor, las distintas figuras de protección que en él confluyen, las presiones actuales a las que está sometido, su elevado grado de vulnerabilidad y la naturaleza y entidad del proyecto de referencia, someter el citado proyecto a un análisis más exhaustivo y pormenorizado que el presentado, como es el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental.”

– Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Estado.

“...Una vez analizada la documentación disponible, bajo la perspectiva y competencias de esta Dirección General, se indica lo siguiente:

- *En el epígrafe 4.6 "Evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000 del Documento Ambiental se valora el impacto que la construcción y explotación de esta zona de atraques tendría sobre el espacio de la Red Natura 2000, de forma aislada. Sin embargo, se propone que esta evaluación sea completada teniendo en cuenta también los efectos conjuntos de este proyecto junto con los proyectos similares que tengan lugar en las proximidades de la zona de actuación. Dado que es posible que haya afección a *Pinna nobilis* sería especialmente interesante tener en cuenta en esta evaluación los efectos acumulativos sobre esta especie, si no se plantean alternativas que eviten su afección*
- *En este sentido, en la documentación remitida se ha identificado la presencia de *Pinna nobilis* en dos zonas del área de actuación, si bien no se indica el número de ejemplares ni su estado de conservación. Se recuerda que *Pinna nobilis* está catalogada como vulnerable, según lo establecido en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo de Especies Amenazadas. En este Listado se incluyen las especies, subespecies y poblaciones merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, singularidad, rareza o grado de amenaza, así como aquellas que figuran como protegidas en los anexos de la Directivas Europeas y los Convenios Internacionales ratificados por España. La inclusión de especies, subespecies y poblaciones en el Listado conllevará la aplicación de lo contemplado en los artículos 56 a 59 la Ley 42/2007, de 13 de diciembre. La catalogación de las especies como vulnerables en el Catálogo Español de Especies Amenazadas se debe al riesgo existente de la especie de poder pasar a la categoría de especies en peligro de extinción en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan sobre ellas no son corregidos. Por todo ello, se estima necesaria la realización de una prospección subacuática preventiva con antelación a la ejecución de las actuaciones y, en el caso de encontrarse algún ejemplar de *Pinna nobilis* en las tareas de montaje zona de atraques, se procederá a dejar una zona de amortiguación suficiente para evitar una posible afección en la fase de construcción. Si bien, lo recomendable sería plantear nuevas alternativas constructivas que eviten toda afección a esta especie, analizando la posibilidad de infraestructuras menos invasivas y más compatibles con la conservación de la especie y del fondo marino, como pantalanés flotantes o sistemas de fondeos ecológicos. Si el promotor considera que estas alternativas no son posibles debería justificarlo motivadamente.*
- *En el epígrafe 5 del documento ambiental relativo a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, se indica, en cuanto a la protección del medio biótico, que antes de la instalación de los elementos de sujeción de los pantalanés, se realizarán inmersiones "in situ" para verificar que no existen en la zona especies marinas protegidas que puedan verse afectadas. Y que en caso de verse especies protegidas, se realizará un plan de translocación que será validado por la autoridad ambiental competente. Aunque directamente no se menciona la posible translocación de ejemplares de *Pinna nobilis*, se deduce que esa es una posibilidad. En relación a la translocación de ejemplares de *Pinna nobilis* se informa que según las Bases ecológicas preliminares para la conservación de las especies de interés comunitario en España: Invertebrados¹ se recomienda limitar las actuaciones humanas en la medida de lo posible (ampliación de puertos, instalación de espigones, regeneración de playas), en aquellas zonas con praderas de fanerógamas y poblaciones de nacras. La translocación de ejemplares no debe admitirse como medida compensatoria a los posibles impactos que las actividades humanas puedan provocar sobre la especie. Por otro lado, actualmente esta Dirección General no conoce ningún estudio científico que evalúe la viabilidad ni la tasa de supervivencia de los individuos de *Pinna nobilis* una vez reubicados, por lo que, en principio, se desaconseja la translocación de ejemplares de *Pinna nobilis*.*
- *Asimismo, en el documento ambiental se indica que, en base a la localización y actividades desarrolladas en la zona de atraques, no se prevé afección alguna sobre la ZEPA. No obstante, sería recomendable*

¹ Guallart, J. y Templado, J. 2012. *Pinna nobilis*. En: W.A.A., Bases ecológicas preliminares para la conservación de la especie de interés comunitario en España: Invertebrados. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Madrid. 81 pp.



incluir en el Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental desarrollado el seguimiento del comportamiento de las aves de la ZEPA en el ámbito del proyecto.

- *En la descripción pormenorizada de las instalaciones se indica que no es necesario realizar ningún dragado, para que las embarcaciones puedan atracar con suficiente resguardo al fondo marino. Únicamente se prevé la realización del cajeo de las zapatas para dejarlas integradas con el fondo marino, siendo el volumen de dragado de cajeros para los pórticos de 2.380 mt en toda la instalación. En relación a esta actividad, se sugieren los criterios de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo - terrestre, aprobadas por la comisión Interministerial de Estrategias Marinas en 2014.*
- *En base a las indicaciones de este informe se considera que de ser la alternativa 2 la seleccionada a ejecutar, y sin justificar la no propuesta de alternativas de menor impacto, sería necesario profundizar, como mínimo, en los aspectos arriba indicados, lo que implicaría para poder hacerlo de forma precisa y adecuada un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario.*
- *Por último, se recuerda que la instalación y explotación de la zona de atraque deberá seguir los procedimientos establecidos en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en su reglamento de desarrollo, y en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino."*

– Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias.

"...El Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental en la Región de Murcia (en adelante CONMAMUR) fue informado favorablemente por la Comisión Regional de Protección Civil de la Región de Murcia en su reunión de 26 de enero de 2006 y aprobado por Consejo de Gobierno en su sesión de 10 de marzo de 2006. Su objetivo fundamental es establecer la organización jerárquica y funcional, así como los procedimientos de actuación de los recursos y servicios cuya titularidad corresponda a la Comunidad Autónoma de Murcia y los que puedan ser asignados al mismo por otras Administraciones Públicas o por otras Entidades Públicas o privadas, con el fin de dar la mejor respuesta a sucesos relacionados con la contaminación marina accidental, sea esta procedente de buque o artefactos flotantes, como la procedente de instalaciones situadas en tierra y cuyo vertido termine en el mar. Su ámbito de aplicación se extiende a todo el litoral y costa de la Comunidad Autónoma de Murcia.

Por otra parte, en el BOE del 15 de enero de 2013 se publica el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina. Su Disposición adicional cuarta indica que las instalaciones que manejan en el ámbito portuario sustancias a granel nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos, y que se encuentran fuera del ámbito de aplicación del RD 253/2004 (...), deberán aportar sus planes interiores marítimos según lo dispuesto en este real decreto. Asimismo, en el artículo 4.6 se establece que, los planes interiores marítimos, relativos a instalaciones situadas en el ámbito portuario de titularidad estatal, serán elaborados por las empresas a cargo de los mismos y aprobados por capitanía marítima, previo informe vinculante de la comunidad autónoma en lo que afecte a la parte costera y de la autoridad portuaria.

En este sentido, el BORM del 13 de mayo de 2010 anuncia la Orden relativa la solicitud de Orden de aprobación del Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental del Embarcadero-Fondeadero del Real Club de Regatas Santiago de la Ribera". Dicho documento no ha sido remitido a esta Dirección General.

3.- COMENTARIOS

Los comentarios expuestos por esta Dirección General se redactan conforme al análisis de riesgo y estructura operativa previstos en el CONMAMUR.

1) El estudio de análisis de riesgo del CONMAMUR analiza los supuestos desde dos aspectos: peligrosidad y vulnerabilidad.

La Peligrosidad viene determinada por varios parámetros que le otorgan un grado Medio.

El apartado del plan dedicado a la Vulnerabilidad Ambiental divide el litoral en 25 sectores, encontrándose la zona objeto del proyecto en el sector 1 (Laguna del Mar Menor). Dicho sector está clasificado como de Vulnerabilidad Máxima. No obstante la combinación con otros estudios socioeconómicos lo clasifican como de Vulnerabilidad Total Alta.

La zonificación final del estudio clasifica esta franja como de Riesgo Medio. Estos valores quedan reflejados gráficamente en los planos nº 2, 12 y 14 del CONMAMUR.

2) Es importante la referencia hecha en el apartado de "redes y servicios" donde se informa de la implantación de una red contra incendios y la elaboración de un plan de autoprotección y contingencia. También se dispondrá de postes con salvavidas y escaleras de mano para su uso en caso de rescate de personas caídas al agua.

3) En varios momentos de los apartados 3.2 y 4.5 concernientes al Análisis de Impactos y Efectos Previsibles, respectivamente, se estima que la afección sobre la masa de agua marina y su biocenosis



estarán motivada por dos tipos de contaminación, proveniente de los componentes químicos y materias en suspensión así como de la contaminación biológica por procesos de eutrofización. Ambos impactos deberían estar mitigados por contar con un Plan Interior de Contaminación Marina Accidental al que alude el propio documento ambiental.

4) En la Fase de Funcionamiento descrita en el punto 5.2 insiste en extremar las medidas a tomar para impedir que se produzcan vertidos provenientes de carburantes. También informa acerca de la instalación de sistemas de recogida de hidrocarburos para su posterior eliminación.

5) Por otra parte, puesto que los terrenos pertenecen al término municipal de San Javier, deberán contemplarse los riesgos contenidos en el Plan Territorial de Protección Civil de dicho Ayuntamiento.

4. CONCLUSIONES

Vistos el documento ambiental correspondiente al Proyecto Básico de Ordenación de atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera, se propone actualizar el texto de su propio Plan Interior adaptándolo a las sugerencias descritas anteriormente, indicando los medios y recursos existentes para combatir episodios de contaminación marina, a la vez que solicitamos su remisión a esta Dirección General con el objeto de coordinar los distintos planes en caso de producirse una emergencia.

Se reconoce la instalación de elementos de autoprotección, destinados a solventar emergencias producidas por incendios y rescate de personas. Agradecemos que nos entreguen el Plan de Autoprotección al que se refieren.”

– Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda.

“...En referencia a la normativa aplicable al proyecto desde la competencia en materia de Ordenación del Territorio, se hacen las siguientes observaciones:

1. **Los terrenos en los que se pretende llevar a cabo el proyecto se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial del Decreto no5712004 de 18 de junio, por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (en adelante DPOTL).**

En relación al cumplimiento de las DPOTL se aprecia las siguientes recomendaciones, incluida en el Anexo IV de las recomendaciones en las áreas funcionales:

- Que los proyectos de actuaciones en la costa y aquellos que conlleven vertidos al mar se realicen de manera que se evite la pérdida de Hábitat litorales, sobre todo los que afecten a lugares de la Red Natura 2000. Para estos lugares se realizará una evaluación de las repercusiones sobre el lugar, conforme al Art 6 de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, y según el R.D. 1997/1995 de Medidas para contribuir a garantizar la Biodiversidad mediante la conservación de los Hábitat Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres, modificado por R.D. 1193/1998.
- Mejorar la oferta náutico - deportiva de la Laguna del Mar Menor, en particular, se mejorarán las existentes.

2. **Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial (en adelante DPOTSI) están aprobadas por el Decreto nº 102/2006, de 8 de junio (B.O.R.M. 16 de junio de 2006). El ámbito territorial de aplicación de esta Norma es el conjunto de la Región de Murcia (Art.4).**

En relación al cumplimiento de las DPOTSI se aprecia lo siguiente:

No se encuentra afectada por actuaciones previstas o recomendadas por DPOTSI.

3. **El Convenio Europeo del Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007 (BOE de 5/02/2008) y de obligado cumplimiento en nuestro país desde el 1 de marzo de 2008.**

La zona donde se va a ubicar la actuación pertenece según el portal del paisaje de SITMURCIA a la unidad homogénea de paisaje: Mar Menor que tiene una valoración de calidad global muy alta.

El documento ambiental describe someramente y valora el paisaje:

- Prevé que la actuación prevista implica una pérdida de la capacidad visual y una mayor antropización de la zona.
- Como medida correctora propone mimetizar las instalaciones e inmuebles, al objeto de conseguir la mayor integración posible con el entorno.

No obstante, se recomienda que se tengan en cuenta el siguiente objetivo de calidad paisajística contenido en el estudio de paisaje de la unidad homogénea Mar Menor:

- Fomento de la accesibilidad al paisaje mediante la mejora y mantenimiento de caminos y miradores.”

– Dirección General de Bienes Culturales.

“2.- En la memoria ambiental del proyecto, al analizar los elementos de interés patrimonial, se señala que, a priori, según la información disponible en el portal de Patrimonio de la Región de Murcia no existen en la zona afectada yacimientos arqueológicos y como medida preventiva se dice que en caso de hallazgo de restos



arqueológicos durante la ejecución de las obras, éstas se pararán y se comunicará el hecho a la administración competente. En los registros del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (AROUA) no se tiene constancia de la existencia de yacimientos subacuáticos que pudieran verse afectados. No obstante, tampoco existe constancia de que se hayan efectuado prospecciones en la zona que permitan descartar la existencia de elementos de interés en la zona afectada por el proyecto.

3.- En este sentido, cabe recordar que la legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental establece de forma expresa (art. 83.2c de la Ley 4/2009 de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada de la Región de Murcia) que la evaluación ambiental de proyectos identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular, los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre los bienes materiales y el patrimonio cultural.

Asimismo, el art. 12.2 la Ley 4/2007 del Patrimonio Cultural de la Región de Murcia establece que el órgano ambiental recabará informe preceptivo de la dirección general con competencia en materia de patrimonio cultural, cuyas consideraciones o condiciones incorporará a la declaración o autorización correspondiente,

4.- En consecuencia con lo anterior, y de acuerdo con las conclusiones del informe de ARQUA, se estima necesario efectuar Estudio de Impacto sobre el Patrimonio Cultural que contemple la realización de una prospección arqueológica subacuática general de toda la zona afectada y una prospección más intensiva, tanto superficial como con pica de comprobación del sustrato, en las zonas de mayor afección del citado proyecto, en concreto, en las áreas de instalación de los pivotes de sujeción de los pantalanos y en las áreas que se van a dragar para el cajeo de las zapatas de los pórticos que permita descartar la presencia de otros bienes de interés arqueológico o histórico, y que evalúe, en su caso, la compatibilidad de las actividades a desarrollar y las eventuales vías de corrección y minoración de impactos. Entre estas medidas, se podrán adoptar medidas de vigilancia y control durante el dragado y la adopción de un protocolo de emergencia para el caso de aparición restos arqueológicos de entidad.

A partir de los resultados del estudio sobre el Patrimonio Cultural esta Dirección General establecerá, en su caso, las medidas correctoras o de compatibilidad que se estimen oportunas. La actuación arqueológica citada deberá ser autorizada por la Dirección General de Bienes Culturales a favor del técnico arqueólogo que sea propuesto por los interesados en el proyecto.”

– Dirección General de Deportes.

Manifiesta que siendo su ámbito competencial la materia deportiva no se encuentra dentro de su competencia evaluar si la actuación prevista puede causar efectos negativos significativos en el medio ambiente.

– Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente.

- Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático.

“A pesar de la previsible escasa repercusión sobre el cambio climático. Se debería, cumpliendo con lo establecido en el artículo 45.1 c, haber aportado información sobre este apartado [cambio climático] en el documento ambiental de inicio.

Segundo: De las características de la actuación proyectada, por su escasa entidad, puede estimarse que no contribuirá de forma negativa a hipotecar las posibilidades de adaptación a los impactos del cambio climático a medio plazo como serán, los generados, entre otros, por la acidificación de las aguas, el incremento de la temperatura del agua o la elevación del nivel del mar

En cuanto al otro gran apartado del cambio climático, la mitigación, igualmente parece poco significativa la contribución del proyecto sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.

En este caso, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) son las generadas por la utilización de combustibles fósiles en la maquinaria utilizada para la obra proyectada. Se puede suponer que se trata de emisiones de poca consideración y de difícil eliminación o reducción.

CONCLUSIÓN

Vistos los antecedentes mencionados y de conformidad con Artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, se considera que los efectos del proyecto sobre el cambio climático no son significativos como para someter al trámite de evaluación completa.”

- Unidad de Coordinación de Áreas Protegidas.

“...A continuación se efectúan algunas consideraciones relativas al Documento Ambiental presentado:

1-Entre las alternativas propuestas no se ha contemplado la posibilidad de colocar pantalanos flotantes, de mucho menor impacto sobre los hábitats y especies marinas. Sería interesante contemplar esta posibilidad, al menos en los pantalanos transversales proyectados.



Otra alternativa a considerar sería la sustitución de los muertos por cada dos puntos para amarre de la guía por un "finger" flotante para amarre lateral, eliminando así el impacto de los muertos sobre los fondos marinos.

2.-No se indica con precisión la superficie de Hábitats de Interés Comunitario que será directamente eliminada debido a la realización de los cajeros para la colocación de zapatas donde irán anclados los pilotes o pódicos y la eliminada debido a la colocación de muertos sumergidos de hormigón. Esta superficie deberá especificarse con detalle y en base a la misma se deberán establecer medidas compensatorias que supongan la restauración de Hábitats Marinos en zonas próximas (en una superficie equivalente a la que se vaya a ver afectada).

3.-En el documento presentado se indica que el volumen de dragado de los cajeros para los pódicos es de 2380 m³ en toda la instalación. No se indica las propiedades químicas y físicas del material a dragar, ni tampoco donde va a ser depositado dicho material una vez extraído. Se deberían realizar previamente análisis químicos y granulométricos del material a extraer, de acuerdo con la normativa vigente en materia de residuos y suelos contaminados. Se deberá tener en cuenta también el documento "Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles", del CEDEX.

Asimismo, se deberá indicar donde se tiene pensado depositar el material extraído.

*4.-En el Documento Ambiental se indica la existencia de dos zonas con presencia de *Pinna nobilis* (Vulnerable según el Catálogo Español de Especies Amenazadas). Como medida de protección de esta especie en el documento presentado sólo se propone el seguimiento de estas zonas durante la fase de funcionamiento de las actuaciones y sistemas de recogida de posibles derrames de hidrocarburos.*

*Sería interesante contemplar la posibilidad de alejar los pantalanos de atraque proyectados de estas zonas de presencia de *Pinna nobilis*, rediseñando la ubicación de los mismos.*

5-En el Documento Ambiental presentado no queda claro que con la construcción de los pantalanos proyectados se vaya a evitar la presencia de embarcaciones a "la gira" en los alrededores del Club de Regatas, pudiendo suceder que en lugar de solucionar este problema lo que ocurra sea que se mantengan dichas embarcaciones a "la gira" y en los pantalanos proyectados se instalen otras embarcaciones diferentes. Este aspecto deberá ser aclarado. También deberá tenerse en cuenta la retirada de los "muertos" en el caso de que realmente las embarcaciones que actualmente se encuentran a "la gira" pasen a ubicarse en los pantalanos proyectados.

6-Entre las medidas correctoras propuestas se indica que se instalarán sistemas de recogida de hidrocarburos de la superficie del agua en caso de derrames, pero no se detalla que tipo de sistemas se utilizarán ni su coste.

7-En cuanto a la época de realización de las obras se menciona que éstas se efectuarán en época de menor actividad turística, sin tener en cuenta los períodos de alevinaje de la ictiofauna protegida y la época de reproducción de las aves. Se deberán tener en cuenta estos períodos, evitando la realización de obras entre los meses de Marzo a Agosto (ambos inclusive).

8-En el documento ambiental se enumeran una serie de medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias, pero no se hace una descripción detallada de cada una de ellas (forma de realización, personal y medios necesarios, coste económico,...). Por ello, se deberán describir con detalle cada una de estas medidas, en especial las relativas al medio Medio hidrológico, suelo y agua marina y las relativas al medio biótico. Dichas medidas deberán aparecer debidamente presupuestadas y desglosadas en Unidades de Obra, para que su coste quede incluido dentro del Proyecto básico de Ordenación de Atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera..

9-Una medida adicional que se debería tener en cuenta es la elaboración de una campaña divulgativa entre los usuarios del Club de Regatas, en la que se den a conocer la importancia y los valores naturales que presenta la Laguna del Mar Menor, así como un código de buenas prácticas ambientales en la utilización de las instalaciones y de las embarcaciones.

Esta medida deberá aparecer debidamente presupuestada en el Proyecto básico de Ordenación de Atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera.

10-Durante la ejecución de las obras se deberán colocar barreras para focalizar la turbidez exclusivamente al área de agua interior del puerto.

11-Cualquier dragado que se desee realizar a lo largo de la vida útil de las instalaciones proyectadas deberá informarse por parte del órgano competente en materia de medio ambiente.

12-Con objeto de conocer el grado de cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas y la comprobación de los impactos del proyecto en sus distintas fases, se deberá remitir anualmente a la Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente un informe técnico, elaborado por personal cualificado, en el que se indiquen los resultados del Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental propuesto en el Documento Ambiental presentado. Todo esto deberá quedar debidamente reflejado y presupuestado en el Proyecto básico de Ordenación de Atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera.



13-Se deberán evaluar los posibles efectos de las actuaciones sobre el cambio climático, tal y como se indica en el apartado 1.d. del artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de Evaluación Ambiental.

14-Se deberá hacer un estudio de la afección de las actuaciones a la dinámica natural costera, procesos de erosión y evolución de la dinámica de sedimentos y su posible depósito sobre hábitats marinos.

9.-CONCLUSIONES

A la vista de todo lo expuesto anteriormente se concluye lo siguiente:

- La primera de las consideraciones realizadas en el Apartado 8 se considera decisiva en orden a determinar si el proyecto debe o no someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria.
- Si el proyecto mantiene la configuración actual de pantalanes con pilotes de hormigón y uso de muertos para amarre de las embarcaciones, deberá ser sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con el alcance y los contenidos específicos que se derivan del presente informe.
- No obstante, si se modifica el proyecto de manera que se sustituyan los pantalanes con pilotes de hormigón por pantalanes flotantes, y, además, se sustituyen los muertos por fingers flotantes para el amarre lateral, estimamos que se evitarían los efectos negativos significativos para el medio ambiente.

– Dirección General de Agricultura, Ganadería, Pesca y Acuicultura.

“3.1 CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA PESCA Y ACUICULTURA

En relación a las especies de fauna marina, se indican como protegidas especies que son potencialmente pescables, aunque sin interés comercial, como *Pomatoschistus marmoratus* y *Syngnathus abaster*, que aunque han sido incluidas en el libro rojo regional, no se encuentran ni amenazadas ni catalogadas.

En los hábitats afectados por la actuación se indica la presencia de especies de peces planos, como lenguados (*Solea spp.*) y algunas especies de interés como *Lithognathus* y *Liza sp.*, así como otros de bajo interés comercial, como *Parablennius*, *Gobio*, etc, sin embargo la superficie afectada no parece lo suficientemente extensa como para repercutir en las poblaciones de dichas especies.

De forma análoga puede ocurrir con la desaparición de los hábitats y biocenosis presentes por la ocupación, y la banalización de los mismos, como la previsible expansión de *Caulerpa prolifera* u otras especies oportunistas en las zonas afectadas, si bien no se estima un efecto significativamente negativo sobre las poblaciones de interés pesquero.

3.2. ESTUDIOS PREVIOS Y MEDIDAS

El proyecto podría recoger o justificar la no adopción de las siguientes medidas:

Medidas para evitar la expansión de *Caulerpa prolifera* u otras especies invasoras u oportunistas en las zonas afectadas por el proyecto, tanto en fase de construcción como en fase de seguimiento.

Medidas para evitar y controlar el aumento de turbidez en el medio en la fase de construcción.

4. CONCLUSIONES

Vista la documentación aportada por el promotor, el proyecto de "Proyecto básico de ordenación de atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera (t.m. de San Javier)", no tendrá efectos significativos sobre los recursos pesqueros siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras que se prevén en el Documento Ambiental, así como también el Plan de Seguimiento propuesto en el mismo documento, y se tengan en cuenta las aportaciones del presente informe”.

3. APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DEL ANEXO III PARA DETERMINAR SU SOMETIMIENTO A EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, es necesario poner de manifiesto que el proyecto no tiene relación directa con la gestión del lugar perteneciente a la Red Natura 2000, no es necesario para el mismo y puede afectar de forma apreciable a las especies o hábitats de los citados espacios. Asimismo, 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.



1. Características del proyecto.

Según información extraída de la página web de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, el embarcadero-fondeadero de La Ribera está constituido por un pantalán de madera de dos cuerpos y una longitud de 80 metros. No hay amarres al embarcadero, permitiéndose únicamente embarcar y desembarcar. Hay boyas de fondeo para unas 300 embarcaciones con calado de 2m.

De la información extraída del Documento Ambiental, la superficie inicial de la infraestructura correspondiente a instalaciones existentes en la actualidad (Edificio sede social + varadero + embarcaderos): 5.456 m²

El proyecto se decanta por la alternativa 2, la cual queda caracterizada tal y como se muestra:

- ✓ Superficie total del pantalán correspondiente a la propuesta de nueva ampliación: 3.639 m².
- ✓ Superficie ocupada por los pantalanes, los atraques y los canales de maniobra y acceso: 45.759 m², con una superficie de afección potencial marina² de 15,55 ha.
- ✓ Capacidad para 212 atraques (adicional a la ya existente), puesto que la alternativa constructiva se basa en la creación de una pasarela de 245 m, independiente a la infraestructura actual, a la que se une un pantalán central de 136 m de longitud (y 4 m de anchura) más la creación de 3 pantalanes transversales de 140 m de longitud cada uno (y 3 metros de anchura), teniendo cada uno de estos pantalanes transversales prolongaciones (a 45 °) a ambos lados de 56 m, 48 m y 38 m de longitud, respectivamente.
- ✓ Los amarres quedarán constituidos por dos cadenas madre de 40 kg/m.l. de longitud igual a media eslora, sujetas a muerto de hormigón que, para embarcaciones de eslora de 12 m, tiene unas dimensiones de 1,5 x 1,5 x 0,25 m³, por cada dos embarcaciones.

² Según el promotor, esta superficie se ha calculado estimando un área de 100 m de distancia, aproximadamente, a ambos lados de la zona de atraque.

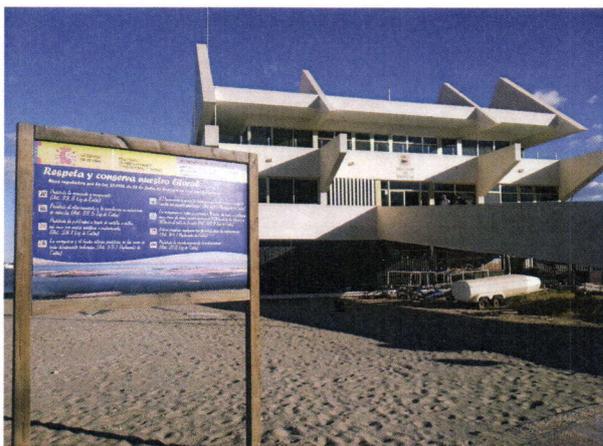


Figura 1. Vista general de las instalaciones existentes en la actualidad que conforman el Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera.

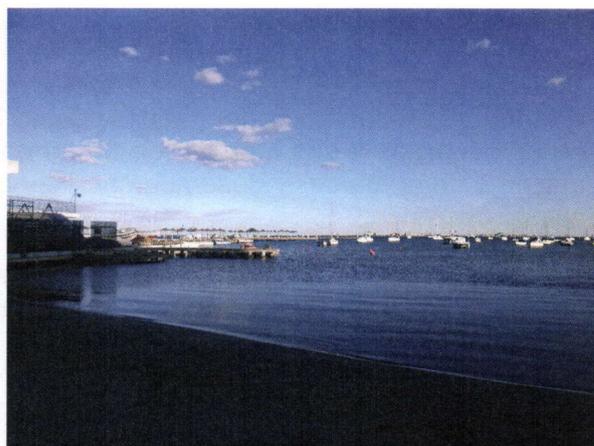


Figura 2. Se observan los pantalanes existentes así como parte de las embarcaciones fondeadas alrededor de la citada instalación náutico-deportiva.

2. Ubicación del proyecto.

- ✓ La zona donde se pretende realizar las actuaciones y su área de influencia constan de las siguientes figuras de protección a nivel internacional, comunitario y regional:
 - Humedal de Importancia Internacional “Mar Menor“ (Convenio Ramsar)
 - Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6200030 “Mar Menor” y ES6200006 “Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor” en aplicación de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la Conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
 - Zona de Especial Protección para las Aves, ZEPA ES0000260 “Mar Menor” por la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres, ampliada por la Directiva 91/241/CEE.
 - Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) “Área del Mar Menor y Zona Oriental Mediterránea de la Costa de la Región de Murcia” aprobada durante el “XII Congreso de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona” (Mónaco, noviembre de 2001).
 - Área de Sensibilidad Ecológica Alta por el Decreto 7/1993, de 26 de marzo, sobre *Medidas de protección de ecosistemas en aguas interiores*.
 - Área de Protección de Fauna Silvestre: Mar Menor, islas y humedales asociados por la Ley 7/1995, de 21 de abril, de *Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial*.
- ✓ Según el *Plan de Gestión integral (PGI) de los espacios protegidos del Mar Menor y de la franja litoral mediterránea de la Región de Murcia*³, la superficie en la que se pretende llevar a cabo el proyecto se encuentra comprendida, de manera mayoritaria, en la Unidad “Cubeta lagunar”, dentro del Sector “Laguna del Mar Menor”, considerándose como Zona de Conservación Compatible, al ser una zona con alto valor ecológico, paisajístico y cultural,

³ En fase de tramitación.



que presentan hábitats y especies de interés comunitario y hábitats de campeo y alimentación de aves, así como importantes valores paisajísticos. Se considerará como criterio prioritario de gestión la compatibilización de las actividades con la conservación, la restauración ambiental, la investigación y el seguimiento de los valores naturales.

- ✓ La zona actualmente habilitada como Embarcadero-fondeadero de la Ribera (de manera exclusiva las instalaciones existentes en la actualidad) se encuentra caracterizada en el citado Plan como zona de Uso Intensivo dentro de la Unidad “Puertos”, perteneciente, también, al sector “Laguna del Mar Menor”, definiéndose como aquellos espacios ocupados por canteras, instalaciones, equipamientos y servicios propios de las actividades salinera, portuaria o de uso público y gestión. Además de sus correspondientes usos, se considera prioritaria su adecuación ambiental y paisajística.
- ✓ Con respecto a la especie *Aphanius iberus* (fartet), el lugar propuesto para la ampliación del embarcadero-fondeadero de Santiago de la Ribera se encuentra caracterizado como Área de Potencial Reintroducción o Expansión *APR Mar Menor* designada dentro del Plan de recuperación del fartet (*Aphanius iberus*) en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia⁴.

3. Características del potencial impacto.

Analizada la documentación presentada se destacan, de manera no exhaustiva, aquellos aspectos que se consideran insuficientemente evaluados y para los que no se describen adecuadamente medidas preventivas, correctoras y compensatorias, en su caso:

- ✓ Carácter acumulativo y sinérgico con otras instalaciones similares existentes en el entorno del Mar Menor: No se ha considerado este aspecto dentro del Documento Ambiental presentado, el cual es significativo a la hora de abordar la idoneidad de la ampliación propuesta.
- ✓ La idoneidad de la ampliación propuesta no queda justificada de manera sólida: Se basa la propuesta de ampliación en que existen socios del Club con embarcaciones fondeadas a la gira ancladas “muertos” y que con la ampliación no quedarían dispersas, tal y como se encuentran en la actualidad. Sin embargo, no se indica que vayan a eliminarse todos “muertos” existentes en la actualidad por los fondeos alrededor del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera, ni las embarcaciones “a la gira” a ellos amarradas.
- ✓ Insuficiencia de alternativas presentadas: No se han tenido en cuenta otras alternativas constructivas tanto para las mismas propuestas formuladas (tal y como pudiera ser el hincado de pilotaje para el sustento del pantalán, frente al cajeo propuesto, así como otros diseños menos impactantes desde el punto de vista del paisaje, entre otros) como para otras, como pudiera ser la instalación de un pantalán flotante, alternativa que, frente a la propuesta actual, podría permitir su instalación sin necesidad de realización de apoyos en el lecho marino, con la consiguiente afección directa a los hábitats de interés comunitario allí presentes.
- ✓ Dinámica Litoral: no se incluye un estudio de dinámica litoral que cuantifique la modificación de las condiciones hidrodinámicas existentes y evalúe su repercusión en el DPMT

⁴ En fase de tramitación.



adyacente y en los hábitats de interés comunitario presentes en el entorno, principalmente el 1150, sobre el que el Documento Ambiental presentado obvia, en todo momento, su condición de prioritario.

- ✓ Afección paisajística: En ausencia de otras alternativas posibles que no han sido contempladas, el impacto paisajístico no suficientemente estudiado y minimizado.
- ✓ Afección a hábitats de interés comunitario:

Con respecto a los hábitats de interés comunitario⁵ existentes en el ámbito de actuación del proyecto se detectan los siguientes:

Código	Hábitat	Prioridad	Rareza
1110	Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda	No	R
1150	Lagunas costeras	Si	MR
1170	Arrecifes	No	SD

Según inmersión realizada en junio de 2015 por parte de la consultora, con motivo de la elaboración del Documento Ambiental del proyecto de referencia, se detectan en la zona objeto de la actuación los siguientes hábitats de interés comunitario con indicación de la superficie afectada:

Hábitat (Cod_UE)	Nombre de la biocenosis	Superficie (m ²)
1150 / 1110	Biocenosis de arenas de distinta granulometría + biocenosis de guijarros	23.786,20
	Biocenosis de arenas fangosas-calmo + biocenosis de <i>Caulerpa prolifera</i>	523.656,15
1150 / 1170	Comunidades esciáfilas de los balnearios	1.846,73

Según la consultora, “en la biocenosis de arenas de distinta granulometría + biocenosis de guijarros encontramos *Caulerpa prolifera* (presencia baja) y restos de conchas de moluscos. Por último señalar que en la biocenosis de arenas fangosas-calmo + biocenosis de *Caulerpa prolifera* se han identificado dos zonas de *Pinna nobilis*.”

No se plantean medidas compensatorias efectivas por la afección a los hábitats de interés comunitario, habida cuenta de la pérdida real de superficie que el proyecto plantea.

- ✓ Afección a especies de fauna protegida:

Con respecto a las especies de fauna en el ámbito de actuación del proyecto se detecta la presencia de las siguientes especies incluidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo de Especies Amenazadas: *Pinna nobilis* (*Vulnerable*) en dos zonas del área de actuación, si bien no se indica el número de ejemplares ni su estado de conservación.

⁵ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DO L 206 de 22.7.1992, p. 7)



Asimismo, en la laguna del Mar Menor desarrollan su ciclo vital, las siguientes especies de peces, también incluidas en el citado Real Decreto 139/2011: *Aphanius iberus* (En peligro de Extinción), *Hippocampus guttulatus* (*Régimen de Protección Especial*). En el Documento Ambiental se indica que estas especies no han sido observadas en la zona de actuación del proyecto, aunque ello no quiere decir que no estén presentes en dicho lugar.

Con respecto al fartet, en el Plan de Recuperación para esta especie se establece como una de las principales amenazas, la degradación de su hábitat, destacando, en concreto, en el epígrafe 4.2 *Escasez y desaparición de hábitat físico disponible*, la destrucción del hábitat disponible de la especie, “*debido por ejemplo a la creación de puertos deportivos o infraestructuras costeras en zonas de aguas someras o a la limpieza de playas que se realiza con maquinaria pesada en el área perimetral del Mar Menor, es una amenaza puntual importante en el período reproductor de la especie*”. No se ha tenido en cuenta el Documento Ambiental.

Con respecto a la especie *Pinna nobilis*, no puede plantearse la ampliación de la instalación existente en base a la translocación de individuos de especies de fauna protegida como vulnerables, pues el estado actual del conocimiento científico desaconseja esa opción por no ser realmente viable, tanto por desarraigo de su hábitat como por el posible rechazo de la nueva zona elegida.

4. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental es el órgano administrativo competente para formular el Informe de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el Decreto nº 106/2015, de 10 de julio, de Consejo de Gobierno, por el que se establecen los órganos directivos de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente.

El procedimiento administrativo para elaborar este Informe ha seguido todos los trámites establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En aplicación del artículo 47.2 de la Ley 21/2013, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y los criterios establecidos en el Anexo III se formula Informe de Impacto Ambiental del Proyecto de “Ordenación de atraques del Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera”, determinándose que debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente. El promotor elaborará el estudio de impacto ambiental conforme al artículo 35 de la citada Ley. A este respecto, se deberán considerar los informes emitidos en el trámite de consultas de este procedimiento de evaluación. No obstante, según se establece en el artículo 33.2.a), con carácter potestativo, el promotor podrá solicitar a este órgano ambiental el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, en los en los términos indicados en el artículo 34. En todo caso, y según el apartado 6 del citado artículo 34, este órgano ambiental tendrá en cuenta el resultado de las consultas realizadas y no será preciso realizar nuevas consultas para la elaboración de dicho documento de alcance.



Región de Murcia

Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental

Esta resolución no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Lo que se hace público en la página web de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y en el Boletín Oficial de la Región de Murcia mediante anuncio y se comunica a la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Murcia, 11 de abril de 2016

LA DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD
Y EVALUACIÓN AMBIENTAL



M^a Encarnación Molina Miñano