



Región de Murcia

CONSEJERIA DE PRESIDENCIA

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE RELATIVA A UN PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS DE LO PAGÁN, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN PEDRO DEL PINATAR, A SOLICITUD DE CLUB NÁUTICO LO PAGÁN.

La Dirección General de Medio Ambiente ha tramitado el expediente nº 773/06 AU/EIA, instruido a instancia de la mercantil Club Náutico Lo Pagán, con domicilio a efecto de notificaciones en C/ Almudena 1. 1º 30.005 Murcia, con C.I.F: G30154587, al objeto de que por este órgano de medio ambiente se dicte Declaración de Impacto Ambiental, al estar la actividad incluida en el Anexo I de la Ley 1/1995, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia, en su apartado 2.10.k, así como en el artículo 84.2 b) y en el Anexo III-B grupo 9.j) de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada correspondiente a un proyecto de "Ampliación de

las instalaciones náutico-deportivas de Lo Pagán" en el término municipal de San Pedro del Pinatar, **RESULTA:**

Primero. Con fecha 24 de junio de 2006, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes somete a información pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental de la Ampliación de instalaciones Náuticas en Lo Pagán, promovido por el Club Náutico Lo Pagán, mediante anuncio en el BORM nº 144 de fecha 24 de junio de 2006.

Segundo. La Dirección General de Transportes y Puertos en fecha 27 de octubre de 2006 remite el Estudio de Impacto Ambiental de febrero de 2006, una vez finalizada la preceptiva fase de información pública, así como copia de las alegaciones presentadas por la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, Cofradía de Pescadores de San Pedro del Pinatar y Capitanía Marítima de Cartagena.

Tercero. Con fecha 9 de enero de 2007 se remite escrito desde la Dirección General de Transportes y Puertos acreditando, mediante oficio presentado por el promotor, que el procedimiento ambiental se inició con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, entendiéndose que la tramitación administrativa aplicable es la vigente en la fecha de iniciación.

Cuarto. Las características del proyecto y la tramitación de la evaluación ambiental se resumen en el informe del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental de 16 de mayo de 2013, y de acuerdo con el mismo consiste en la ampliación de las instalaciones náutico-deportivas de Lo Pagán, en el término municipal de San Pedro del Pinatar.

Quinto. Los Servicios de Planificación y Evaluación Ambiental y de Información e Integración Ambiental de esta Dirección General emiten informes respectivos de fecha 16 de mayo de 2013 y 22 de marzo de 2013, en los cuales se establecen las condiciones en materia de calidad ambiental y medio natural a tener en cuenta en el proyecto de Ampliación de las instalaciones náutico-deportivas de Lo Pagán, en el término municipal de San Pedro del Pinatar.

Sexto. La Dirección General de Medio Ambiente es el órgano administrativo competente en relación al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el Decreto del Presidente de la Comunidad Autónoma nº 24/2011, de 28 de junio de 2011, por el que se establece el Orden de prelación de las Consejerías de la Administración Regional y sus competencias; y el Decreto nº 141/2011, de 8 de julio, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Presidencia.

Vistos los informes técnicos de fecha 16 de mayo de 2013 del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, y del Servicio de Información e Integración Ambiental, de fecha 22 de marzo de 2013, se formula esta Declaración de Impacto Ambiental.

Vistos los antecedentes mencionados, las disposiciones citadas y las demás normas de general y pertinente aplicación, he tenido a bien:

DICTAR

Primero. A los solos efectos ambientales se formula Declaración de Impacto Ambiental en relación al proyecto de Ampliación de las instalaciones náutico-deportivas de Lo Pagán, en el término municipal de San Pedro del Pinatar, en la que se determina que para una

adecuada protección del medio ambiente y de los recursos naturales, se deberán cumplir las medidas protectoras y el Programa de Vigilancia contenido en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, debiendo observarse, además, las prescripciones técnicas incluidas en el Anexo de esta Declaración.

Esta Declaración de Impacto Ambiental favorable, se realiza sin perjuicio de tercero y no exime de los demás informes vinculantes, permisos, licencias o aprobaciones que sean preceptivos, para el válido ejercicio de la actividad proyectada de conformidad con la legislación vigente.

Segundo. Esta Declaración de Impacto Ambiental, se hará pública en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

Tercero. El promotor del proyecto, deberá comunicar al órgano ambiental, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

Esta Declaración de Impacto Ambiental caducará, en el plazo de cinco años, tal como indica el artículo 98 de la ley 4/2009, si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto; en tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de Evaluación Ambiental del proyecto, previa consulta al órgano ambiental.

Cuarto. La decisión sobre la autorización o aprobación del proyecto se hará pública por el órgano que la haya adoptado, de acuerdo al artículo 15 del texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de Proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Quinto. Remítase al Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, en cuyo territorio se ubica la instalación y a la D.G de Transportes y Puertos

como órgano de la Administración que ha de dictar la Resolución Administrativa de autorización o aprobación del proyecto.

Murcia, 16 de mayo de 2013.

EL DIRECTOR GENERAL DE
MEDIO AMBIENTE



Fdo: Amador López García.

ANEXO

1. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL PROYECTO.

Este proyecto ha sufrido diversas modificaciones durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental al objeto de compatibilizar las actuaciones del mismo con la conservación de los valores naturales de la zona donde se ubica.

Finalmente las principales obras que comprenden la actuación propuesta son las siguientes:

- Construcción de un pantalán interior en forma de doble L invertida (de longitudes 38 m y 10 m en sus lados cortos, y 175 m en su lado largo, todos con una anchura de 6 m), en sustitución de los 2 pantalanes actuales de la dársena pesquera. Este pantalán tendrá un uso mixto: pesquero en su lado interior, y náutico-deportivo en su lado exterior. La anchura de la dársena interior es de 36 m, según se señala en el documento suficiente para garantizar las condiciones de maniobrabilidad y seguridad de la flota pesquera.
- Construcción de un pantalán exterior (de longitud 136 m y 6 m de anchura) en prolongación al actual pantalán exterior.
- Construcción de una plataforma rectangular (de dimensiones 10.5 m x 12 m) en el extremo final del actual pantalán exterior, para su uso como muelle de espera y operaciones de carga-descarga. Esta plataforma tiene un doble objeto:
 - Permitir el reviro de los vehículos que transiten por el pantalán.
 - El retranqueo de la alineación del nuevo pantalán exterior para obtener una anchura de la dársena exterior de 47 m, según se indica suficiente para garantizar las

condiciones de maniobrabilidad y seguridad en la dársena de la flota (esloras máximas de 12 m).

- Construcción de una plataforma triangular (de dimensiones 20.2 m x 18 m) en el extremo final del nuevo pantalán exterior, para su uso como muelle de espera y operaciones de carga-descarga.
- Por tanto la longitud total del pantalán exterior, junto con las dos plataformas descritas es de 136 m + 10,5 m + 20,2 m, es decir 166,7 m.
- Los pantalanés serán pilotados para reducir la afección sobre el fondo marino y para permitir la circulación del agua en el interior de las instalaciones.
- Adecuación de servicios de amarre y de gestión ambiental en todas las instalaciones.
- Recuperación de calados mediante dragado hasta la cota correspondiente al uso náutico-deportivo y pesquero de las instalaciones.

En el marco de uso náutico-deportivo, la actuación planteada en el proyecto contempla la demolición de 15 amarres de 10 m de eslora existentes actualmente y la creación de 88 nuevos amarres, de entre 8 y 12 m de eslora. El incremento neto planteado es, por lo tanto, de 73 amarres (21% de la flota actual).

En términos de área útil de amarre, se plantea la demolición de 525 m² y la construcción de 3.592 m² adicionales, resultando un incremento neto de 3.067 m² de área útil resultante de la ampliación (30% respecto a la capacidad actual).

En cuanto a la recuperación de calados, se contempla la recuperación de calados hasta la cota correspondiente al uso náutico-deportivo y pesquero de las instalaciones, que es de -2,5 m. El área de la superficie

a dragar es de 10.500 m² para un volumen total de 9.200 m³, frente a los 22.500 m² de área y 16.000 m³ previstos en el proyecto inicialmente. La totalidad de la zona de actuación en la recuperación de calados y dragado adicional pertenece a zona de uso portuaria, siempre dentro de los límites de adscripción.

También se solicita la ampliación del área de concesión, siendo de 9.300 m².

2. RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS A OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS.

De acuerdo con la documentación remitida por la Dirección General de Transportes y Puertos en relación a la fase de información pública y consultas, constan las siguientes alegaciones:

2.1 Demarcación de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

Consta informe de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente de fecha 10 de agosto de 2006 relativo al proyecto y Estudio de Impacto original en el que se concluye que se informa desfavorablemente la solicitud de adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre para la ejecución del proyecto "Ampliación de las instalaciones náutico-deportivas de Lo Pagán" sito en San Pedro del Pinatar.

2.2 Cofradía de Pescadores de San Pedro del Pinatar.

Consta escrito de fecha 27 de junio de 2006 en el que informan desfavorablemente el proyecto de "Ampliación de las instalaciones náutico-deportivas de Lo Pagán", debido a que en la zona donde se proyecta la ampliación existen muchas embarcaciones de pescadores fondeadas y que de llevarse a cabo las obras no tendrán donde amarrarlas, ya que los pantalanos instalados frente a la Lonja no reúnen condiciones y no existe suficiente seguridad. Por tanto proponen una

reordenación de las embarcaciones pesqueras fondeadas y existentes en la zona y que de llevarse a cabo la ampliación de las instalaciones deberían ceder a esa Cofradía un 25% de los puntos de amarre, para de esa forma tener las mismas un lugar seguro.

2.3 Capitanía Marítima de Cartagena.

Emite informe de fecha 30 de junio de 2006 en el que se recoge lo siguiente:

En opinión de esa Capitanía Marítima no se ha procedido a efectuar un estudio de viabilidad náutica que demuestre la compatibilidad de las obras de ampliación de la dársena y su disposición definitiva con las maniobras de los pesqueros que históricamente utilizan los dos pantalanés en forma de "T" que hay frente a la Lonja de Lo Pagan.

Es significativo el hecho de que una vez terminadas las obras de ampliación, los pantalanés destinados al atraque de pesqueros en la Lonja quedarían dentro de la dársena del puerto deportivo.

En una primera aproximación y contando con los datos objetivos que se desprenden de los planos aportados en el Proyecto Básico, resulta que la actividad náutica de la Lonja queda prácticamente anulada o, de continuar su actividad habitual, difícilmente compatible con la proximidad de los pantalanés y el tráfico incesante de embarcaciones deportivas.

Respecto del cumplimiento del Real Decreto 253/2004, la instalación deberá elaborar un Plan Interior de Contingencias en el que deberán contar con el equipamiento material y humano que se le exige a otras instalaciones similares de la Región de Murcia.

Por otra parte y siguiendo con el Real Decreto aludido, al disponer la instalación de facilidades para suministrar combustible a los barcos, deberá cumplir con lo especificado en dicha Norma sobre la Memoria obligatoria que necesitan elaborar las estaciones de servicio y enviarla a la Entidad Gestora (Comunidad Autónoma de la Región de Murcia) para su aprobación.

En cuanto a la aplicación del Real Decreto 1381/2002, el puerto deportivo deberá contar con una infraestructura adecuada para la segregación de los diferentes residuos y desechos generados por los barcos. Esta actuación comporta la ubicación de un "punto verde" con diferentes contenedores para residuos sólidos y medios para retirar aguas de sentinas y aguas sucias - tal y como aparecen definidas en el ANEXO V del Convenio internacional MARPOL 73/78 - de aquellas embarcaciones que lo precisen. Se deberá informar y detallar los medios habilitados para el cumplimiento de este punto.

Estos puntos enumerados podrían resumirse en:

- Estudio náutico en el que se deberá incidir en la posibilidad de poder efectuar maniobras de acceso a los pantalanés de la Lonja de pescado y en la compatibilidad de estos atraques con los pantalanés nuevos de la ampliación del puerto deportivo.*
- Elaboración y posterior presentación a la Comunidad Autónoma de un Plan interior de Contingencias y de una Memoria acerca de la estación de suministro.*
- Informar sobre la ubicación escogida para los contenedores o recipientes habilitados para la recepción de aceites usados y residuos sólidos contaminantes.*
- Presentación de contrato(s) efectuado(s) con gestor(es) de residuos para la retirada de las aguas de sentinas retiradas de las embarcaciones, aguas sucias, aceites usados y demás residuos contaminantes.*

Una vez resueltos los puntos enumerados arriba, esta Capitanía Marítima no tendría inconveniente en que se lleven a cabo las obras proyectadas siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a. Durante la ejecución de las obras se deberá habilitar un balizamiento provisional que indique posibles obstrucciones, peligros aislados o zonas restringidas a la navegación. Una*

vez ejecutadas las obras se procederá a instalar balizamiento definitivo. Las características técnicas de los sistemas de balizamiento deberán ser establecidas por el Área de Ayudas a la Navegación del ente público Puertos del Estado, como órgano competente en materia de balizamiento y señalizaciones marítimas,

- b. Los trabajos de dragado previstos generarán unos residuos cuyo vertido requerirán el tratamiento que para estos casos prevé la Ley de Costas (arts. 34, 110 y 114) y el Reglamento para su desarrollo y ejecución. Se informará a esta Capitanía Marítima del destino y cantidad de los productos derivados del dragado.*
- c. Cualquier empresa contratada que vaya a utilizar elementos o artefactos flotantes durante las obras deberá contar con la autorización de esta Capitanía Marítima para el desarrollo de la actividad. De igual manera, si se utilizaran los servicios de una empresa de buceo, esta deberá contar con la conformidad de esta Capitanía Marítima en lo relativo a la seguridad de las actividades subacuáticas. Es imprescindible que dichas empresas se personen en esta Capitanía Marítima para presentación de documentación y plan de trabajo. El incumplimiento de este punto podría dar lugar a la paralización de las obras.*

En relación con las alegaciones presentadas durante la fase de información pública, realizada mediante anuncio en el BORM nº 144 de fecha 24 de junio de 2006, es conveniente aclarar que el contenido de estas alegaciones se refieren al proyecto original (de diciembre de 2005), el cual de forma muy resumida consistía en la construcción de un pantalán exterior de 214,6 m, con una ocupación de fondo marino de aproximadamente 17.000 m², y en el que se preveía un dragado de aproximadamente 16.000 m³ de arena hasta obtener una profundidad

mínima de 2,5 m. El número de atraques destinados a embarcaciones de 12 y 16 m de eslora era de 96 y la superficie ocupada por estos de 15.722 m².

Posteriormente, este proyecto se modifica a instancias de la entonces Dirección General de Medio Natural, al objeto de reducir las afecciones ambientales y paisajísticas, de manera que la entonces Dirección General de Medio Natural (actualmente integrada en la Dirección General de Medio Ambiente) concluye, que *el proyecto finalmente (proyecto de diciembre de 2012) presenta unas características que disminuyen considerablemente los impactos que se preveían inicialmente sobre la laguna del Mar Menor*. Asimismo, también concluye que *respecto a la configuración inicial proyectada donde se incluía la construcción de un espigón de escollera de contención con aportaciones de arena es preciso señalar que el presente proyecto tendrá exclusivamente pantalanés pilotados, y según se indica se reduce de este modo la afección sobre el fondo marino permitiendo la circulación del agua en el interior de las instalaciones. En base a lo señalado y teniendo en cuenta el efecto beneficioso de la retirada de las embarcaciones fondeadas irregularmente, no se prevé que la ampliación propuesta pudiera afectar significativamente al medio marino (fondos marinos, biocenosis presentes) y en consecuencia a la Red Natura 2000*.

Atendiendo a las consideraciones anteriores se estima que el proyecto, tal y como se plantea tras sucesivas remodelaciones, y con la incorporación efectiva de una serie de medidas preventivas y correctoras detalladas en el último informe, no tendría efectos significativos sobre el ecosistema de la laguna del Mar Menor.

En base a todo ello, se estimó que, dado que el proyecto final reduce significativamente los impactos ocasionados por el proyecto original, no se ha considerado necesario volver a someter a información pública, a

los solos efectos ambientales, el proyecto de remodelación de la zona de servicio del puerto pesquero-deportivo de Lo Pagán.

Por lo tanto, con carácter previo a la autorización del órgano sustantivo, la Dirección General de Transportes y Puertos, debería volver a consultar a las administraciones públicas afectadas y público interesado que emitieron informe durante la fase de información pública, detalladas en este apartado, en relación con el proyecto finalmente evaluado a los solos efectos ambientales: proyecto de remodelación de la zona de servicio del puerto pesquero-deportivo de Lo Pagán de diciembre de 2012), al objeto de valorarlas adecuadamente antes de otorgar la autorización sustantiva correspondiente.

4. OTRAS ALEGACIONES

- Alegaciones del Club Náutico La Puntica.

Consta en el expediente escrito de alegaciones del Club Náutico La Puntica con fecha de entrada en esta Dirección General de fecha 5 de abril de 2013, en el que solicitan que se informe desfavorablemente la tramitación del proyecto de modificado de remodelación de la zona de servicio del puerto pesquero-deportivo de Lo Pagán, todo ello en base a las alegaciones realizadas en dicho escrito, relativas a deficiencias del puerto deportivo de Lo Pagan denunciadas por la Demarcación de Costas, deficiencias en la tramitación del proyecto y falta de justificación, la documentación del proyecto modificado de remodelación de la zona de servicio del puerto pesquero-deportivo de Lo Pagan y en relación a infracción del artículo 4.1 y 4.2 de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la CARM.

Esta alegación se trasladó a la Dirección General de Transportes y Puertos y al Servicio de Información e Integración Ambiental el 15 de mayo de 2013 y el 26 de abril de 2013 respectivamente, al objeto de que valoren las alegaciones realizadas en el ámbito de sus competencias. El

Servicio de Información e Integración Ambiental contesta el 8 de mayo de 2013 y pone de manifiesto que en dichas alegaciones no se tiene en cuenta el informe final de ese Servicio de fecha 22 de marzo de 2013, en el cual se concluía que el proyecto tal y como se ha planteado y con la incorporación efectiva de las medidas preventivas y correctoras señaladas en el mismo, no tendría efectos significativos sobre el ecosistema de la laguna del Mar Menor; por tanto y a la vista de la solicitud formulada resulta oportuno señalar que se mantiene todo el contenido de dicho informe.

5. OTROS INFORMES.

- Dirección General de Transportes y Puertos.

El Servicio de Infraestructuras de la Dirección General de Transportes y Puertos informa el 31 de enero de 2013, en el que resume la documentación presentada por el promotor del proyecto, quedando el proyecto de la siguiente manera:

En relación con la longitud del pantalán exterior, la nueva documentación presentada tiene en cuenta el impacto visual de la Laguna del Mar Menor desde el paraje de "La Puntica" y reduce su longitud a 166,70 m.

En cuanto al pantalán interior su longitud es de 175 m y se separa 36 m respecto al muelle pesquero para facilitar la maniobrabilidad de estas embarcaciones lo que motiva a su vez que el muelle exterior se separe ligeramente en su prolongación de la alineación del muelle de abrigo del Puerto deportivo existente.

En relación con la retirada de los fondeaderos irregulares existentes en la zona, el proyecto presentado supone incrementar la oferta de puntos de amarre en un total de 73 puntos, teniendo en cuenta que se crean 88

nuevos puntos pero deben eliminarse 15 al remodelar el acceso al Puerto Deportivo existente.

La eliminación del fondeadero irregular existente en la zona contigua al Puerto es una actuación que debe combinar la actuación de las Administraciones Estatal, Autonómica y Local mediante un Programa de Medidas entre las que estarían la actuación sancionadora y retirada de embarcaciones (Ocupación ilegal del Dominio Público Marítimo-Terrestre, Peligro para la navegación, Incumplimiento del Convenio Máropol en la gestión de residuos), aumento de la oferta en marinas secas, retirada de elementos de fondeos ilegales, retirada de embarcaciones hundidas y limpieza de los fondos.

Este Programa de Medidas se está estudiando en el Marco de la "Estrategia de Gestión Integrada de Zonas Costeras en el Mar Menor y su entorno" y se tendrá en cuenta en el Plan de Gestión del Área de Planificación Integrada (API O2) del Mar Menor y franja litoral de la Región de Murcia.

Además en el apartado antecedentes recoge lo siguiente: En el referido escrito manifiesta que por parte del Club Náutico se han cambiado las condiciones de entrada a la sociedad, para hacer mucho mas económico el acceso a un punto de amarre a todos los propietarios de embarcaciones fondeadas, si bien expresa que contribuir a retirar los fondeaderos irregulares existentes en las zonas colindantes al puerto excede de sus competencias.

6. ANALISIS AMBIENTAL DEL PROYECTO.

6.1 RELATIVO A LA CALIDAD AMBIENTAL.

De conformidad con lo indicado en el informe del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, de 30 de abril de 2013, en relación a aspectos relativos a la calidad ambiental, cabe señalar lo siguiente:

Autorización ambiental única.

El proyecto no está sometido a autorización ambiental única al no estar incluido en los supuestos del Anexo I de la Ley 4/2009, de 14 de mayo de Protección Ambiental Integrada.

Atmosfera.

El proyecto no se incluye en el ámbito del Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

Residuos.

En el caso de generar Residuos Peligrosos deberá inscribirse como Productor de Residuos Peligrosos conforme a lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados.

Vertidos.

De acuerdo con la documentación aportada, la mercantil no prevé que se originen vertidos directos de ninguna clase.

Suelos Potencialmente Contaminados.

El proyecto no se incluye en el Anexo I del Real Decreto 9/2005 de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Este informe concluye indicando que *una vez realizado el análisis anterior y en base al Estudio de Impacto Ambiental, al resultado de la*

fase de información pública, así como otra documentación técnica que consta en el expediente, y al objeto de establecer una adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, de acuerdo al artículo 94.1 de la 4/2009 de 14 de mayo de protección ambiental integrada, y en el ámbito competencial este Servicio, la aprobación definitiva del proyecto referenciado debe incorporar las condiciones recogidas en el punto 7.A y C de este Anexo.

6.2 RELATIVO AL MEDIO NATURAL.

El Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente, ha remitido durante la tramitación del expediente 5 informes los cuales han originado la subsanación y modificación del proyecto original, al objeto de reducir las afecciones ambientales y paisajísticas, de modo que el proyecto modificado de remodelación de la zona de servicios del puerto pesquero-deportivo de lo Pagán de diciembre de 2012 presenta unas características que disminuyen considerablemente los impactos que se preveían inicialmente sobre la laguna del Mar Menor.

En el último informe del Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de fecha 22 de marzo de 2013, referido al proyecto definitivo, se recoge una relación de los antecedentes relativos a la tramitación del expediente, se define el proyecto definitivo, de diciembre de 2012, y además se recoge una breve caracterización de los proyectos presentados.

Asimismo, se realiza una síntesis de los valores ambientales del Mar Menor y de la zona objeto de la actuación y un análisis de las afecciones previsibles del proyecto en el que indica lo siguiente:

SINTESIS DE LOS VALORES AMBIENTALES DEL MAR MENOR Y DE LA ZONA OBJETO DE ACTUACIÓN.

Según se indica en la documentación aportada el fondo marino se caracteriza en esta zona por modelados suaves, con profundidades comprendidas entre 1.5 m y 2.5 m. La bocana del puerto se encuentra a una profundidad entre 2 y 2.4 m. El interior del puerto está dragado a una profundidad variable entre 1.5 m y 2.5 m según el tipo de embarcaciones que atracan en cada zona.

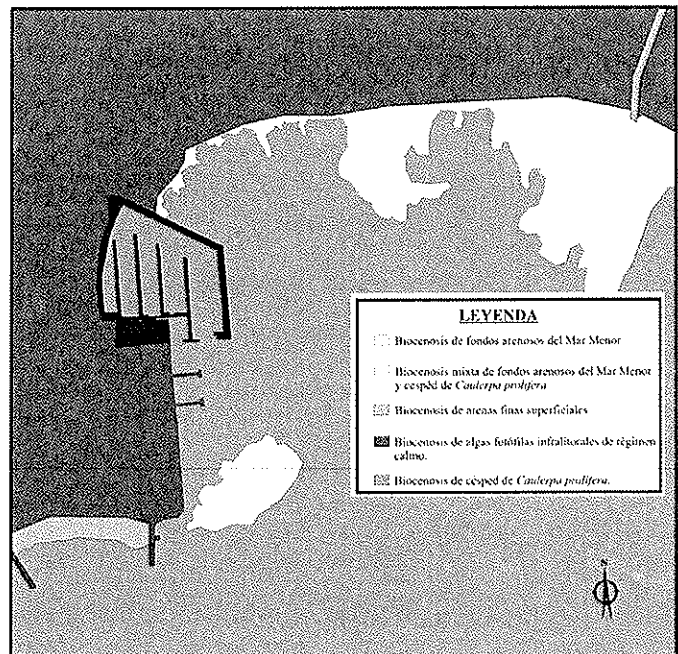
*Según se señaló en el Estudio de Impacto Ambiental la caracterización general de las comunidades bentónicas en los fondos arenosos del Mar Menor se caracterizan por la abundancia de conchas de bivalvos, principalmente de *Cerastoderma glaucum* y *Venerupis aurea*, aunque también es habitual la presencia de gasterópodos como *Hinia costulata* o *Loripes lacteus* (esta última especie es más frecuente cuando el sedimento es del tipo fango-arenoso). Estos fondos de arena pueden presentar en ocasiones alguna mancha poco densa de *Cymodocea nodosa* y *Caulerpa prolifera*. Las conchas de los bivalvos a menudo están colonizadas por *Acetabularia acetabulum* y *Acetabularia calyculus*. Esta biocenosis se localiza en las zonas de las playas arenosas sometidas a la acción del oleaje, ocupando todo el perímetro del Mar Menor. En las zonas donde el hidrodinamismo es menor o hay un aporte excesivo de limos terrestres suele aparecer un sedimento fango-arenoso. Se distinguen además en otras zonas del Mar Menor las siguientes biocenosis:*

- *Biocenosis de arenas finas superficiales*
- *Biocenosis de césped de *Caulerpa prolifera*: *Caulerpa prolifera* es una clorofícea que crece en fondos arenosos y fangosos con bajo hidrodinamismo. En el Mar Menor forma praderas densas en gran parte de la laguna, pudiendo formar una red muy compleja sobre el mismo. El*

*largo periodo de crecimiento del alga y la posibilidad de generar vegetativamente un nuevo talo a partir de cualquier fragmento arrastrado por el agua confieren a *Caulerpa prolifera* una gran capacidad de colonización de nuevos sustratos. Este hecho es fácil de observar en las zonas del Mar Menor en las que se ha llevado a cabo dragado en los últimos tiempos, en las que se observan unas tasas de colonización muy altas.*

*La cartografía realizada (extraída del proyecto inicial) muestra que la totalidad de la instalación proyectada se localiza sobre una Biocenosis de césped de *Caulerpa prolifera*.*

Además, se indica que no se ha encontrado ninguna especie protegida por la legislación regional o nacional en la zona de actuación.



Es necesario señalar que la laguna cuenta con numerosas figuras de protección de carácter internacional, comunitario y regional, debido a la importancia ecológica, biológica o paisajística que presenta. Así, presenta las siguientes figuras de protección:

Red Natura 2000

- ⇒ Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6200030 "Mar Menor" y ES6200006 "Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor" y ES0000175 "Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar", 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" y ES0000175 "Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar" por la Directiva 2009/147/CE, relativa a la conservación de las aves silvestres.

Otras figuras de protección

- ⇒ Humedal de Importancia Internacional "Mar Menor"(Convenio Ramsar)
- ⇒ 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).
- ⇒ Parque Regional "Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar" y Paisaje Protegido "Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor" por la Ley 4/1992, de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia.
- ⇒ Área de Protección de Fauna Silvestre: Mar Menor, islas y humedales asociados por la Ley 7/1995, de 21 de abril, de la Fauna Silvestre.

ANÁLISIS DE LAS AFECCIONES PREVISIBLES DEL PROYECTO.

En el informe de 7 de mayo de 2012 se consideró que la ejecución del proyecto podría llevarse a cabo con la adopción de las correspondientes medidas preventivas, correctoras y complementarias, dirigidas a la

reducción de sus afecciones ambientales y paisajísticas, así como la garantía de la eliminación de las embarcaciones fondeadas irregularmente en la zona. Estas medidas y garantías contribuirían a que el balance ambiental resultante, considerado globalmente, pudiera ser positivo para la laguna, considerando que la eliminación de la problemática ambiental existente en el sector tendría un efecto positivo de gran magnitud que compensaría el efecto puntual de la remodelación del puerto deportivo.

Además, se propuso que los órganos competentes de las diferentes administraciones implicadas adoptaran las medidas oportunas para la retirada de las embarcaciones que fondean irregularmente, y cuyos efectos en la contaminación de la laguna debido a descargas accidentales de combustible o remoción del fondo por las anclas, boyas o muertos o hélices, previsiblemente fuere de gran relevancia, aunque no existen estudios técnico-científicos que permitan cuantificar con exactitud estos efectos.

Este informe de fecha 22 de marzo de 2013 concluye lo siguiente:

El proyecto presentado presenta unas características que disminuyen considerablemente los impactos que se preveían inicialmente sobre la laguna del Mar Menor. En particular teniendo en cuenta que el puerto modificado de diciembre de 2012 presenta en el pantalán exterior menor longitud y diferente diseño con respecto a los evaluados anteriormente.

En el presente proyecto el pantalán exterior tendrá una longitud 146,5 m y 6 m de anchura, y una plataforma triangular de 20,2 m, -en total 166,7 metros-, teniendo especialmente en cuenta que será prolongación al actual pantalán exterior, y no como se pretendía en anteriores proyectos presentados, en los que se diseñaba conforme a una forma de "L", lo

que aumentaba considerablemente la superficie de afección directa sobre el Mar Menor.

En relación al pantalán interior éste presenta mayor longitud que el pantalán exterior, 175 metros y de longitudes 36 m y 10 m en sus lados cortos. Al presentar menor longitud en su conjunto se disminuye el impacto visual, y se prevé que no se reduzca la vista desde el extremo de este muelle, lugar que es conocido como "La Puntica".

Tal como se ha señalado anteriormente las actuaciones se realizan en paralelo y frente a un muelle pesquero, a no más de 93 metros del mismo, este muelle presenta una explanada donde se instalan habitualmente redes, y existen otras instalaciones (Centro Oceanográfico de Murcia, Centro Social de la Marina, Lonja Pesquera de Lo Pagán, recinto de pequeñas reparaciones de buques, etc.), visualmente es perceptible que esta zona terrestre es una zona altamente transformada por la actividad comercial y pesquera.

Por otro lado, y respecto a la configuración inicial proyectada donde se incluía la construcción de un espigón de escollera de contención con aportaciones de arena es preciso señalar que el presente proyecto tendrá exclusivamente pantalanés pilotados, y según se indica se reduce de este modo la afección sobre el fondo marino permitiendo la circulación del agua en el interior de las instalaciones. En base a lo señalado y teniendo en cuenta el efecto beneficioso de la retirada de las embarcaciones fondeadas irregularmente, no se prevé que la ampliación propuesta pudiera afectar significativamente al medio marino (fondos marinos, biocenosis presentes) y en consecuencia a la Red Natura 2000.

Atendiendo a las consideraciones anteriores se estima que el proyecto, tal y como se plantea tras sucesivas remodelaciones, y con la

incorporación efectiva de una serie de medidas preventivas y correctoras, recogidas en el anexo de esta resolución, no tendría efectos significativos sobre el ecosistema de la laguna del Mar Menor:

Finalmente recoge una serie de consideraciones y medidas complementarias que se exponen en el en el punto 7.B de este Anexo.

7. CONDICIONES AL PROYECTO.

La aprobación definitiva del proyecto deberá incorporar, además de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, que no se opongan a las del presente anexo, las siguientes condiciones:

A. Medidas para la protección de la Calidad Ambiental.

➤ Generales

- Durante la construcción y explotación se estará a lo establecido en la normativa sectorial vigente sobre atmósfera, ruido, residuos, suelos contaminados y vertidos que le resulte de aplicación.
- Para disminuir las molestias a la población por el tránsito de maquinaria y el empeoramiento de la calidad del agua para el baño por aumento de la turbidez, deberán planificarse las obras (dragado, construcción de escolleras, relleno y pantalanés) en la época de menor actividad turística.
- Una vez finalizada la obra, se procederá a la retirada de todas las instalaciones portátiles utilizadas, así como a la adecuación del emplazamiento mediante la eliminación o destrucción de todos los restos fijos de las obras (cimentaciones). Los escombros o restos de materiales producidos durante los trabajos de construcción de los

distintos elementos del proyecto, así como los materiales que no puedan ser reutilizados en la obra serán separados según su naturaleza y destinados a su adecuada gestión.

- Se deberán realizar las labores de mantenimiento del parque de maquinaria en lugares adecuados, alejados de la masa de agua costera u otros cursos de agua a los que accidentalmente pudiera contaminar: los residuos sólidos y líquidos que se generen (aceites usados, grasas, filtros, etc.) deberán ser separados y entregados a gestores autorizados, en función de la caracterización de los mismos.
- Se mimetizarán las instalaciones e inmuebles, al objeto de conseguir la mayor integración posible con el entorno natural.

➤ **Protección frente al ruido**

Fase de Construcción y funcionamiento:

- La maquinaria utilizada durante los trabajos de construcción y/o explotación y mantenimiento del abastecimiento estará dotada de los medios necesarios para adaptar los niveles de ruido a la normativa vigente que le resulte de aplicación.
- Se deberán adoptar las medidas necesarias para que durante la fase de ejecución y explotación del proyecto evaluado no se transmita al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo

referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Así mismo, se estará a lo dispuesto en el Decreto 48/98, de 30 de julio, sobre protección del Medio Ambiente frente al Ruido en la Región de Murcia y, en su caso, en las correspondientes Ordenanzas municipales.

➤ **Protección de la atmósfera**

Fase de Construcción:

- Se estabilizarán las pistas de acceso a las instalaciones (mediante compactación, u otro método) con la finalidad de evitar el levantamiento de polvo.
- Durante la fase de obra, los movimientos de tierras y el desplazamiento de maquinaria y vehículos pueden provocar la emisión de partículas y de polvo en suspensión. Por ello, se realizarán riegos con la frecuencia conveniente durante las fases de obra mediante camión cisterna, en aquellas zonas donde exista riesgo de fomentar la suspensión de material particulado: zonas de trasiego de vehículos y maquinaria, superficies expuestas a viento frecuente, zonas donde pueda generarse tierra por acopio o allanamiento de terreno, etc.
- Los acopios de material pulverulento de fácil dispersión en caso de necesidad de acopio, se realizará en zonas protegidas que impidan su dispersión.
- Para el almacenamiento de material de fácil dispersión o pulverulento se adoptarán las siguientes medidas correctoras y/o preventivas:
 - Deberán estar debidamente señalizados y lo suficientemente protegidos del viento.

- La carga y descarga del material debe realizarse a menos de 1 metro de altura desde el punto de descarga.
- Se limitará la velocidad máxima de circulación por pistas y caminos y de acceso a 20 Km/h e instalándose las correspondientes señales verticales.
- Durante el transporte de los materiales a la zona de actuación, los camiones llevarán redes o mallas sobre el material transportado para evitar la generación de polvo.
- En la fase de obra de movimientos de tierra se realizarán controles de polvo con captadores. En los días de fuertes vientos se paralizará o reducirá la actividad que genere polvo.
- Se evitará cualquier emisión de gases que perjudiquen la atmósfera. Se procurará, en todas las fases del proyecto, el uso de combustibles por parte de la maquinaria de obra, con bajo contenido en azufre o plomo. Asimismo, se evitarán incineraciones de material de cualquier tipo.
- Se garantizará que la maquinaria que trabaje en las obras haya superado las inspecciones técnicas que en su caso le sea de aplicación, y en particular en lo referente a la emisión de los gases de escape.

➤ **Protección del medio físico (suelos)**

Fase de Construcción:

- Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la finalización de las obras, destinando los residuos a su adecuada gestión.

- Se evitará la formación de montañas o promontorios excesivamente elevados en los acopios temporales.
- Tanto los acopios de materiales, como las zonas de aparcamiento de la maquinaria estarán provistas de las medidas necesarias para evitar la afección de los suelos.
- Los residuos sólidos y líquidos (aceites usados, grasas, filtros, restos de combustible, etc.), no podrán verterse sobre el terreno ni en el mar, debiendo ser almacenados de forma adecuada para evitar su mezcla con agua u otros residuos y serán entregados a gestor autorizado conforme a su naturaleza y características.
- Los materiales necesarios para el desarrollo de la obra procederán de canteras o plantas de hormigón legalmente autorizadas.
- Nunca se permitirá el vertido o afección por movimientos de tierras sobre la masa de agua costera, así como cauces y otras formaciones de drenaje natural de la zona.
- Cuando durante el desarrollo de la actividad se produzca una situación anómala o un accidente que pueda ser causa de contaminación del suelo, el titular de la citada actividad deberá comunicar, urgentemente, dicha circunstancia a esta Dirección General. En cualquier caso, el titular utilizará todos los medios a su alcance para prevenir y controlar, al máximo, los efectos derivados de tal situación anómala o accidente.

➤ **Residuos**

Fase de Construcción:

- Durante los trabajos de demolición y construcción, se evitará las acumulaciones de residuos, escombros,

restos de materiales de la construcción. Estos residuos, como otros que se puedan generar de carácter peligroso o no (aceites usados procedentes de la maquinaria, chatarras, etc), serán gestionados de modo adecuado, conforme a la normativa vigente.

- Otros residuos o restos de materiales producidos durante la obra (chatarra, restos de electrodos de soldadura, trapos impregnados, etc.), deberán ser retirados igualmente por gestores autorizados en función de la caracterización de cada residuo.
- En el caso de que en la actividad se generen residuos peligrosos se deberá solicitar la inscripción en el Registro de productores de residuos peligrosos, en base a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados.
- El proyecto estará sujeto a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y de acuerdo con su artículo 5, dispondrá de un plan que refleje las medidas adoptadas para dar cumplimiento a las obligaciones que incumban en relación con los residuos de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra, formando éste parte de los documentos contractuales de la misma.
- Se incluirá en los proyectos de ejecución de las obras un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición, que contendrá como mínimo lo indicado en el Art. 4.1.a) del R.D. 105/2008.

➤ **En relación con el dragado:**

- El material dragado, para la recuperación de calado hasta una profundidad de 2.5 m, se analizará y

caracterizará previamente según la normativa vigente en materia de residuos y suelos contaminados. De modo complementario se deberá tener en cuenta el documento Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles del CEDEX.

- En el marco de las competencias de este Centro Directivo en materia de residuos y suelos contaminados, el interesado deberá aplicar un programa de seguimiento de las labores que lleve a cabo. En especial se deberá comprobar la correcta caracterización de estos sedimentos durante la ejecución de las labores y/o usos proyectados.
- De los resultados obtenidos, en función del destino final de los materiales, se atenderá a lo siguiente:
 - Aquellos materiales que sean objeto de eliminación mediante depósito en vertedero se estará a lo establecido en el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante su depósito en vertedero, así como en la Decisión del Consejo de 19 de diciembre de 2002 por la que se establecen los criterios y procedimientos de admisión de residuos en los vertederos con arreglo al artículo 16 y al anexo II de la Directiva 1999/31/CEE.
 - Aquellos materiales que no sean destinados a su eliminación en vertedero se atenderá a lo regulado en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la

declaración de suelos contaminados, en su caso.

- De modo complementario deberá tenerse en cuenta para la presentación de la mencionada documentación, a la hora de elaborar la caracterización, los siguientes puntos:
 - Número de puntos de muestreo y representatividad de los mismos.
 - Localización de los puntos de muestreo. Ubicación en las instalaciones y profundidad.
 - Métodos analíticos de muestreo, parámetros e incertidumbres de la medida. Los parámetros a analizar son los de incidencia de la actividad.
 - Condiciones generales del muestreo y descripción.
- En la documentación presentada no se especifica el uso final previsto para el material dragado. En el caso que el uso previsto de dichos materiales sea el recargar las zonas próximas de playa deficitarias en arena se atenderá a las siguientes consideraciones:
 - Se estará a lo que determine la administración competente en la materia, en especial los niveles de calidad de la arena que se establezca para tal uso.
 - El uso podrá ser compatible siempre y cuando no se superen los niveles existentes en la playa ni suponga el incremento de la peligrosidad tras la incorporación de estos materiales.
 - Se atenderá con especial atención al contenido en Carbono Orgánico Total, entre otros parámetros, así como a los datos de los análisis microbiológicos.

- Deberá realizarse un Análisis de riesgos asociados, en su caso.
- Previamente a la extensión de las arenas en la zona elegida, se efectuarán los análisis necesarios para confirmar las condiciones de las mismas como de idóneas para el baño, lo que se certificará ante el órgano competente.

➤ **En relación con los vertidos:**

Fase de Construcción:

- Deberá controlarse todo tipo de vertidos, tanto líquidos como sólidos, al mar, especialmente los derivados de hidrocarburos procedentes de la maquinaria.

Fase de Funcionamiento:

- Queda prohibido cualquier tipo de vertido de aguas residuales generadas en el puerto deportivo al mar sin la correspondiente autorización, en todo caso las aguas residuales de origen doméstico o sanitario de las instalaciones no podrán verterse al medio marino.
- Deberán extremarse las medidas para impedir que lleguen al mar los carburantes durante el llenado de depósitos de los barcos o por mal funcionamiento de los motores y los vertidos puntuales que puedan producirse como consecuencia de reparaciones de los cascos, mantenimiento de los motores, etc...
- Se instalarán sistemas que permitan la recogida de los hidrocarburos presentes en la superficie del agua para su posterior eliminación.

B. Condiciones relacionadas con el Medio Natural.

En el informe del Servicio de Información e Integración Ambiental de fecha 22 de marzo de 2013, se recogen las siguientes medidas complementarias a aplicar en orden a corregir los posibles impactos:

Relativas a su construcción

- Las actuaciones se diseñarán de manera que supongan la mínima ocupación del lecho marino, siendo los pantalanés y plataformas de tipo pilotado.
- Se utilizarán barreras geotextiles para proteger hábitats y especies sensibles en todo el contorno de las actuaciones debido a la previsión de un incremento notable de la turbidez o dispersión de partículas.
- Se establecerán protocolos aplicables a las maniobras de dragado al objeto de evitar derrames y salpicaduras.
- Deberá asociarse a las obras de construcción los trabajos de retirada de las estructuras de fondeo existentes en la zona y su traslado a donde corresponda según su naturaleza.

Relativas a su funcionamiento:

- Análisis de riesgos de contaminación accidental por hidrocarburos y planes de emergencia que tengan en cuenta mecanismos de recuperación de la calidad del agua, tales como barreras de contención, sistemas de recuperación tipo Skimmers o bombas, dispersantes, activadores biodegradantes, etc.
- Se elaborará un plan de recogida y tratamiento de los residuos de las embarcaciones.

- Se mantendrá un inventario de las actividades realizadas en las instalaciones y de las sustancias peligrosas (de hidrocarburos y detergentes) utilizadas y los volúmenes que podrían ocasionar una fuga o derrame. Se creará un programa de prevención de contaminación no-puntual.
- Se señalará con carteles los tipos de productos utilizados (hidrocarburos y detergentes) y sus características. Igualmente se señalarán los lugares donde puede haber peligros potenciales.
- Se indicarán las responsabilidades y limitaciones para los dueños de las embarcaciones con respecto a prohibiciones de materiales peligrosos (de hidrocarburos y detergentes).
- No se utilizarán dispersantes, porque su único efecto es cambiar la posición del vertido de la superficie al fondo, donde es más difícil su recuperación.
- Se deberán establecer actividades, programas etc. que divulguen entre los usuarios del Club Náutico la importancia y valor que presenta la laguna en su conjunto, haciendo especial mención a la declaración de esta como espacio Ramsar, ZEPIM, y a formar parte de la Red Natura 2000.

Relativas a la mejora de las condiciones ambientales del entorno:

- Para mejorar las condiciones ambientales del entorno es preciso que se elimine la práctica habitual del fondeo irregular de las embarcaciones frente al puerto proyectado. Es necesario que los gestores de la instalación portuaria, junto a las administraciones competentes, se impliquen en la búsqueda de soluciones a una irregularidad que tiene efectos negativos, no solo en la navegabilidad y seguridad marítima, sino en las condiciones ambientales lagunares.

C. Medidas de otras administraciones afectadas derivadas de la fase de consultas.

Capitanía Marítima de Cartagena.

- Con carácter previo a la autorización del proyecto, se deberá realizar un estudio náutico en el que se deberá incidir en la posibilidad de poder efectuar maniobras de acceso a los pantalanés de la Lonja de pescado y en la compatibilidad de estos atraques con los pantalanés nuevos de la ampliación del puerto deportivo.
- Elaboración y posterior presentación a la Comunidad Autónoma de un Plan interior de Contingencias y de una Memoria acerca de la estación de suministro.
- Informar sobre la ubicación escogida para los contenedores o recipientes habilitados para la recepción de aceites usados y residuos sólidos contaminantes.
- Presentación de contrato(s) efectuado(s) con gestor(es) de residuos para la retirada de las aguas de sentinas retiradas de las embarcaciones, aguas sucias, aceites usados y demás residuos contaminantes.
- Durante la ejecución de las obras se deberá habilitar un balizamiento provisional que indique posibles obstrucciones, peligros aislados o zonas restringidas a la navegación. Una vez ejecutadas las obras se procederá a instalar balizamiento definitivo. Las características técnicas de los sistemas de balizamiento deberán ser establecidas por el Área de Ayudas a la Navegación del ente público Puertos del Estado, como órgano competente en materia de balizamiento y señalizaciones marítimas,

- Los trabajos de dragado previstos generarán unos residuos cuyo vertido requerirán el tratamiento que para estos casos prevé la Ley de Costas (arts. 34, 110 y 114) y el Reglamento para su desarrollo y ejecución. Se informará a esta Capitanía Marítima del destino y cantidad de los productos derivados del dragado.
- Cualquier empresa contratada que vaya a utilizar elementos o artefactos flotantes durante las obras deberá contar con la autorización de esta Capitanía Marítima para el desarrollo de la actividad. De igual manera, si se utilizaran los servicios de una empresa de buceo, esta deberá contar con la conformidad de esta Capitanía Marítima en lo relativo a la seguridad de las actividades subacuáticas. Es imprescindible que dichas empresas se personen en esta Capitanía Marítima para presentación de documentación y plan de trabajo. El incumplimiento de este punto podría dar lugar a la paralización de las obras.

D. Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia garantizará el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Consistirá básicamente en el seguimiento de las actuaciones tendentes a minimizar y corregir los impactos durante las fases de instalación de los elementos del proyecto y de explotación. Desarrollará entre otros, los controles propuestos en el Programa de Vigilancia Ambiental contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.

El PVA se presentará, con carácter general y de acuerdo al Artículo 99.1 de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, ante la Dirección General de Transportes y Puertos como órgano sustantivo.

Asimismo las actuaciones de este Programa de Vigilancia Ambiental relacionadas con la protección de la calidad ambiental, así como la conservación de los valores naturales, se presentarán ante la Dirección General de Medio Ambiente.

Además, y al objeto de realizar el seguimiento del proyecto sobre la masa de agua en la que se ubica, Mar Menor-laguna costera, se establece el siguiente Programa de Vigilancia Ambiental, el cual deberá remitirse a la Dirección General de Medio Ambiente, el cual es el órgano directivo encargado de la aplicación de la Directiva Marco del Agua en las aguas costeras de nuestra región, en concreto la Unidad Administrativa del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental:

Programa de Control y Vigilancia del medio marino. Los objetivos del programa serán: el seguimiento del cumplimiento de las medidas correctoras previstas y la comprobación de los impactos del proyecto en sus distintas fases contrastándolos con los previstos en el Estudio de Impacto Ambiental presentado. Para ello:

- 1) Deberán extremarse las medidas para impedir que lleguen al mar los carburantes durante el llenado de depósitos de los barcos o por mal funcionamiento de los motores y los vertidos puntuales que puedan producirse como consecuencia de reparaciones de los cascos, mantenimiento de los motores, etc...
- 2) Con respecto a la calidad del agua, se creará una red de vigilancia con 5 puntos de muestreo distribuidos de tal manera que sean representativos de las zonas afectadas por la construcción del puerto deportivo, y un punto lo suficientemente alejado que sirva de control. Se realizará un muestreo

mensual, excepto la temporada de verano (1 de junio a 30 de septiembre) que se realizará un muestreo quincenal. Se deberá tomar la muestra y dos replicas. Los parámetros a determinar serán: salinidad, temperatura, turbidez, sólidos en suspensión, nutrientes (nitratos, amonio, ortofosfatos, nitritos), clorofila a, hidrocarburos, Cadmio y Plomo. Además durante la temporada de baño deberán comprobarse aquellos parámetros microbiológicos que marca la normativa sobre la calidad de agua para baño (REAL DECRETO 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño.). Los metales pesados deberán ser medidos en la fase disuelta de una muestra de agua obtenida por filtración a través de membrana de 0,45 μm o cualquier otro pretratamiento equivalente.

- 3) En cuanto al sedimento, se tomará la muestra y dos replicas en los mismos puntos de muestreo establecidos para la vigilancia de la calidad del agua. Se determinarán textura (granulometría), materia orgánica, hidrocarburos y metales pesados (Cadmio, Plomo y Zinc). Los análisis se efectuarán a la fracción inferior a 63 μm , expresándose los resultados en mg/kg sobre peso seco. La periodicidad del muestreo será anual, debiéndose realizar en la misma época del año.
- 4) En cuanto a los organismos biológicos se tomarán muestras de sedimento para la posterior separación e identificación de organismos bentónicos. Se tomará la muestra y dos replicas en los mismos puntos de muestreo establecidos que para la vigilancia de la calidad del agua. La periodicidad del muestreo será anual, debiéndose realizar en la misma época del año. Se realizará un estudio en general de la composición, estructura (diversidad teniendo en cuenta la abundancia proporcional de

los individuos, riqueza y equitabilidad) de la comunidad y determinación taxonómica. Además, serán aplicados los índices MEDOCC y/o BOPA diseñados para evaluar la resistencia y sensibilidad de las comunidades bentónicas a las perturbaciones, y aprobados para la eco-región del Mediterráneo en la primera fase y segunda fase del proceso de intercalibración de las métricas para establecer estados ecológicos en el contexto de la Directiva Marco del Agua.

- 5) Deberá realizar una cartografía bionómica anualmente de los fondos para controlar el efecto conjunto de la actuación planteada.
- 6) Cada año deberá remitir al Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental de la Dirección General Medio Ambiente, un informe con los resultados del Programa de control y vigilancia del medio marino establecido. El contenido de éste podrá ser modificado en la medida que los resultados obtenidos así lo aconsejen. Las labores de muestreo y análisis de calidad de las aguas, sedimentos y la cartografía bionómica, habrán de ser realizadas por Entidad Colaboradora en materia de calidad ambiental.