



Región de Murcia

CONSEJERIA DE PRESIDENCIA

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE RELATIVA A UN PROYECTO DE PUERTO DEPORTIVO EN LA BAHÍA DE PORTMÁN, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LA UNIÓN, A SOLICITUD DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS

El proyecto a que se refiere la presente Resolución, se encuentra incluido en el punto 6.e) del Anexo III-A de la Ley 4/2009, de 14 de mayo de Protección Ambiental Integrada, así como en el Anexo I, punto 6 d) del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1 con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, formulada de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada ley.

Según 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, la

Dirección General de Medio Ambiente es el órgano administrativo competente para dictar esta Declaración de Impacto Ambiental.

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

1. Información del proyecto: Antecedentes, promotor y órgano sustantivo. Descripción del proyecto.

A. Antecedentes, promotor y órgano sustantivo.- En 1957 comenzó la explotación de las piritas de la Sierra Minera por parte de las sociedades mineras Peñarroya y Zapata-Portmán. El lavadero Roberto comenzó su actividad ese mismo año en la bahía de Portmán (Murcia). Este lavadero tenía capacidad para tratar hasta 10.000 Tm diarias de pirita. El estéril producido, era transportado mediante tubería hasta un punto, alejado unos 2 km del lavadero y situado alrededor de 400 m al Oeste de la Punta de la Galera, desde donde era vertido directamente al mar Mediterráneo.

El vertido de residuos al mar no fue siempre el mismo, sino que se fue incrementando con el paso de los años hasta alcanzar las 8.000 toneladas diarias, estando compuesto, además del propio estéril, por otras sustancias utilizadas en el proceso de separación del mineral como cianuro sódico, ácido sulfúrico, xantatos, sulfato de cobre, etc. De esta manera, la situación de la bahía iba agravándose con el paso de los años, hasta llegar a un estado de completo aterramiento.

A comienzos de 1980, la actividad minera comienza a producir pérdidas y se produce un gran aumento de la presión social y mediática en torno al desastre que se había producido en la bahía. De esta forma, tras un largísimo proceso de protestas y denuncias llevadas a cabo por particulares, asociaciones ecologistas, instituciones y organismos internacionales, incluyendo la propia

Comisión de las Comunidades Europeas, finalmente, el 31 de marzo de 1990 cesaron los vertidos al mar.

Durante el periodo que duró la actividad (1957-1990), se vertieron al mar 58 millones de tm de sedimentos, equivalentes a unos 35 millones de m³. Esto originó el aterramiento completo de una zona de más de 225 ha, a lo largo de unos 2 km de borde litoral, alcanzando como anchura máxima 1 km en la propia bahía y unos 200 m en el resto de borde de costa.

En cuanto a los usos tradicionales de la zona, estos no han podido ser recuperados desde el inicio de la actividad extractiva. La playa actual es utilizada como zona de baño por un número reducido de personas, y el puerto pesquero con el que contaba la localidad (Portus Magnus), situado en la esquina Noroeste de la bahía, se encuentra a día de hoy completamente colmatado.

No obstante, a partir del año 1994 se firmaron una serie de convenios entre instituciones públicas para la realización de estudios sobre la biosfera marina de las proximidades de la bahía, los sedimentos mineros, el impacto socioeconómico del futuro proyecto, así como los impactos generados por el dragado de la bahía, la creación de una playa y el traslado de los sedimentos a unas cortas mineras próximas a la zona. Estos estudios, llevados a cabo por el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas), tuvieron en un primer momento, el objetivo de recuperar los usos tradicionales de la bahía y, posteriormente, regenerar y adecuar ambientalmente la bahía de Portmán.

En este contexto la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino dictó el 10 de febrero de 2011 Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Regeneración y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, término municipal de La Unión, Murcia.

Asimismo la Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, como promotor y órgano sustantivo del proyecto, inició en el año 2009 el trámite de autorización administrativa de un proyecto de puerto deportivo denominado "Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán".

B.- Descripción del proyecto

Las características principales de dicho proyecto, según la documentación presentada por el promotor, se describen a continuación:

Según la documentación aportada, el proyecto presentado, denominado Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán, pretende la construcción de un puerto deportivo con capacidad para 718 embarcaciones en el lado Oeste de la Bahía de Portmán, recuperándose así la ubicación del puerto tradicional. Asimismo, el puerto incluye servicios a los usuarios para garantizar su correcto funcionamiento (varadero, capitanía, club náutico, edificios de restauración y comerciales, viales de acceso, aparcamientos, zonas verdes, paseos peatonales, etc.).

El proyecto contempla la ordenación de la zona terrestre y la ordenación de la zona marítima. El proyecto que se pretende ejecutar se encuentra en la bahía de Portmán, que fue colmatada de estériles de minería, con concentraciones elevadas de metales, lo que implica realizar un dragado para conseguir un calado adecuado al tipo de embarcaciones previstas en el proyecto.

La zona terrestre ocupa unas 12 ha y albergará los servicios para los usuarios del puerto. En los muelles del sur de la dársena se construirán los edificios de capitanía (con una superficie de 1.574 m²), club náutico (con una superficie de 3.015 m²), tiendas de efectos

náuticos y comerciales (con una superficie de 1.408 m²), así como un varadero de 3.825 m², en la entrada de la dársena deportiva, junto con una zona de recogida de residuos y de aguas de las embarcaciones, y la estación de suministro de carburantes a las embarcaciones. Desde el muelle norte, la zona terrestre penetra en la dársena en forma de 2 superficies en forma de árbol. Dichas superficies terrestres generan una longitud de atraque importante en la que se distribuyen una gran parte de las embarcaciones. En éstas se disponen asimismo edificios destinados a restauración y cafeterías (con una superficie de 2.889 m²). A lo largo de la superficie terrestre de servicio al puerto discurre un vial de 2.161 m de longitud con varias zonas de aparcamiento a lo largo del mismo, generando un total de 475 plazas de aparcamiento. Un paseo peatonal discurre por todo el contorno del puerto, desde el contradique hasta el dique de abrigo, con una longitud de prácticamente 3 Km.

En cuanto a la zona marítima, la superficie de agua abrigada se divide en 3 zonas: el acceso, la dársena pesquera y la dársena deportiva. El acceso tiene una superficie de 34.435 m², y es la zona más cercana a la bocana. La dársena deportiva, con una superficie total de 96.780 m², genera unos 30.000 m² de superficie de amarres distribuidos a lo largo de los muelles construidos, albergando 547 amarres de diferentes esloras (siendo 20 metros la eslora máxima y 8 m. la mínima). La dársena pesquera, con una superficie de 9.515 m², y ubicada al Oeste del muelle histórico, permite el amarre de 171 embarcaciones de 7 m de eslora.

La construcción del puerto en la bahía de Portmán implica el dragado del material existente en la actualidad (alrededor de 0.8 Mm³ de residuos procedentes de la minería y 0.3 Mm³ de material reaprovechable en la obra como arenas de aportación, grava y tierra vegetal).

La profundidad mínima del acceso a las dársenas será de -4.00 m, mientras que las dársenas tendrán su fondo a la cota -2.50 m en situación definitiva. Asimismo, será preciso realizar el dragado de la zona más próxima al dique en el canal de acceso de forma que la batimetría sea lo más regular posible.

Dado el coste económico y la problemática asociada al dragado del material, se ha intentado minimizar el volumen total a extraer para la ejecución del puerto deportivo, dotando al puerto de unos calados ajustados que permitan el buen funcionamiento del mismo sin ser excesivamente holgados.

Otras actuaciones que contempla el proyecto de puerto deportivo son:

- Estabilización de los sedimentos contaminados.- El estado de contaminación en el que se encuentran los materiales de la bahía de Portmán (alto contenido en metales pesados, principalmente zinc, plomo y cadmio) hace que sea muy importante garantizar la estabilización de los mismos, evitando que se pongan en suspensión y puedan ocasionar la pérdida de la calidad de las aguas del puerto y de la playa adyacente.

Por dicho motivo se ha diseñado un sistema de estabilización de los materiales contaminados de forma que estos permanezcan en el fondo de la dársena generada. Asimismo, se han diseñado soluciones de estabilización para la zona de la bocana y los accesos al puerto. De forma similar al sistema adoptado en la playa por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en el proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán los sistemas de estabilización del proyecto de puerto deportivo de la bahía de Portmán, consisten en la

disposición de una capa de protección de arena limpia encima de los estériles de diferente espesor según la intensidad del oleaje actuante y según la profundidad batimétrica: 1 m en las dársenas, con poca agitación, y 2 m en la bocana y canal de acceso, con un oleaje un poco mas energético pero a la vez mayores profundidades. La arena de aportación tendrá un $D_{50} = 0.5$ mm con un porcentaje de finos máximo alrededor del 10-15%, y será de procedencia terrestre o de arena del material excavado estabilizado (según los resultados del Proyecto Piloto que está realizando la Universidad de Murcia), y en parte del reaprovechamiento de la arena de aportación dragada.

En la zona terrestre el proyecto de regeneración del Ministerio de Medio Ambiente ya contempla la retirada del metro superior de estériles más contaminados (el Grupo de investigación de Contaminación de Suelos de la Universidad de Murcia y los informes del CEDEX ponen de manifiesto la mayor dificultad de los sedimentos enterrados a más de 1 m de profundidad para liberar metales pesados), y la disposición de una capa de material estabilizado. Durante la ejecución del puerto se regularizarán las explanadas y se pavimentarán normalmente según se indica en planos. Asimismo, se dispondrá en el puerto una red de recogida de aguas pluviales que permita un correcto desagüe de las mismas sin que éstas se filtren en los estériles que permanecen en la bahía. Los materiales "no contaminados" que sea necesario excavar se reutilizarán dentro de la obra en la medida de lo posible.

- Vertido del material dragado.- El proyecto y Estudio de Impacto Ambiental del Puerto Deportivo de la Bahía de Portmán clasifica el material de dragado como Categoría IIIa (según las recomendaciones del CEDEX se deberán usar técnicas de gestión de aislamiento blando). Al igual que en el proyecto de

regeneración y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, en este proyecto se plantea que el material contaminado que es necesario dragar para la ejecución de puerto (alrededor de 0.8 Mm³) será sometido a un proceso de secado en un recinto adecuado (Recinto R2 que estará disponible procedente de las obras de regeneración de la playa) para posteriormente ser transportado a la corta Gloria Este mediante una cinta de transporte. Se reutilizará la cinta de transporte del material dragado para la regeneración de la playa que llega hasta la corta San José, instalada durante la ejecución del proyecto de Regeneración y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, llevado a cabo por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (Declaración de Impacto Ambiental Favorable de fecha 10 de febrero de 2011, publicado en el BOE nº 45 de fecha 22 de febrero de 2011), y se prolonga hasta la corta Gloria Este, siendo necesario la construcción del tramo adicional, desde la corta de San José hasta la corta Gloria Este.

Además, se prevé según el Estudio de Impacto Ambiental el acondicionamiento, la impermeabilización perimetral, el sellado y la restauración ambiental de dicha corta minera.

- Encauzamiento de la Rambla de la Sierra Minera Oeste.- Asimismo, el proyecto de puerto deportivo contempla el encauzamiento de la Rambla de la Sierra Minera Oeste o del Infierno llevando su vertido en dirección a la bocana, evitando de esta manera el vertido directo de las aguas a la lámina de agua interior del puerto. Esta actuación deberá contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Los elementos más significativos del entorno se describen en el apartado 4 del Estudio de Impacto Ambiental, destacando:

Caracterización del sedimento de la bahía.- Para la caracterización de los sedimentos de la bahía se han considerado los estudios realizados por el CEDEX así como el proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán. Durante el trámite ambiental del citado proyecto se realizaron estudios e informes en base a los cuales se extraen una serie de conclusiones. Los estudios tenidos en cuenta tanto en el proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán, como en el proyecto de Puerto Deportivo en la bahía de Portmán, objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental son: "*Caracterización ambiental de los sedimentos existentes en la bahía de Portmán*" elaborado por el CEDEX en noviembre de 1994, "*Caracterización ambiental de los sedimentos existentes en la bahía de Portmán. Conclusión*" continuación del anterior y elaborado también por el CEDEX, y también las conclusiones realizadas en el propio Proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán de junio de 2007, extraídas en función de los resultados obtenidos en su estudio, de forma comparativa con los anteriores análisis efectuados por el CEDEX.

En base a estos estudios se extraen una serie de conclusiones, entre las que destacan que se descartan problemas de contaminación por los metales pesados: níquel, cobre, estaño y plata. De igual manera se descarta cualquier problema grave de contaminación por mercurio. Sin embargo, se concluye que los principales contaminantes presentes tanto en los sedimentos como en el terreno subyacente son el plomo, zinc, cadmio y arsénico con concentraciones muy elevadas.

Aún así, señala que para generar efectos perniciosos sobre el ecosistema o la salud humana, no solo es necesario que se den altas

concentraciones de metales pesados sino que además depende de la biodisponibilidad de los mismos. Los sedimentos de la bahía de Portmán presentan altas concentraciones de metales pesados pero, dado que se trata de residuos mineros, los metales están formando parte del propio mineral por lo que la biodisponibilidad de los mismos debe encontrarse muy restringida.

Los siguientes estudios analizan el comportamiento de cada uno de los cuatro metales pesados: grado de unión a la matriz mineral, caracterización de los metales que pueden ser solubilizados por agua en diferentes condiciones (agitación intensa, situación en la capa de sedimentos). De ello se concluye de forma general que existe, efectivamente, un paso de metales pesados al agua de saturación habiéndose llegado a determinar un comportamiento diferencial entre los metales.

Los análisis de agua de la zona de rompiente y la comparación de los resultados obtenidos con los de muestras mas externas permiten concluir que la acción del oleaje en su rotura resuspende y moviliza el material produciendo, de manera natural, un paso de metales mas intenso de los sedimentos a la fase acuosa. Las concentraciones obtenidas para los cuatro metales-problema son en la zona de rompiente del orden de 4 veces superiores a los obtenidos unos 100 metros mar adentro.

En cuanto a la capa superficial de la zona emergida se observó que no solo presenta, en términos medios, una mayor concentración de metales pesados sino que, por su prolongada exposición a los agentes atmosféricos, se ha alterado, encontrándose ahora los cationes en formas químicas más solubles. La gestión de esta primera capa debe, en todo caso, ser diferencial a la del resto de los materiales, resultando desaconsejable su vertido al mar.

Asimismo, también se realizaron ensayos toxicológicos en los que se determinó que los residuos objeto de estudio no son

ecotóxicos; no presentan toxicidad aguda vía oral; no son irritantes; no desprenden gases tóxicos y no son mutagénicos.

Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.- En el Estudio de Impacto Ambiental presentado de mayo de 2009, relativo al proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán, se expone que las zonas afectadas por las actuaciones proyectadas no se encuentran dentro de ningún área sensible, espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, así como tampoco sobre ningún espacio natural protegido de la Región de Murcia. No obstante, próximos al área de estudio se encuentran los siguientes espacios protegidos:

- Espacio Natural Protegido Parque Regional de Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila.
- IBA Sierra de la Fausilla, número 171.
- LIC ES6200048 Medio marino.
- LIC ES6200029 Franja litoral sumergida de la Región de Murcia.
- LIC ES6200001 Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila. Limita con la bahía de Portmán en su lado Este, mientras que el puerto deportivo se ubicaría en el lado Oeste de la bahía.
- LIC ES6200025 y ZEPA ES0000199 Sierra de la Fausilla.

Vegetación.- Colindante con el ámbito del proyecto en el límite occidental, coincidiendo con los acantilados de la antigua línea de costa de la bahía, se encuentra la microrreserva Fructicedas del Cabezo de la Galera y Cola Caballo, con una extensión de 26,7 ha.

Medio Marino.- En el entorno de la bahía de Portmán no se observa ninguna especie animal o vegetal de relevancia ecológica. Los fondos son llanos y homogéneos, totalmente cubiertos por los

residuos mineros, con dominancia de especies poco exigentes ambientalmente como los poliquetos y nematodos.

En las plataformas costeras de la cara Este y Oeste de la bahía se encuentran poblaciones mediolitorales de algas resistentes, oportunistas y de marcado carácter nitrófilo, que son capaces de resistir las duras condiciones ambientales de turbidez y acumulación de residuos minerales. En general las especies mas abundantes son *Padina pavonica* y *Corallina elongata*, con un 44.79 % y 44.18 % respectivamente. Se observa una dominancia de *Padina pavonica* en las plataformas de este, mientras que la mayor cantidad de *Corallina elongata*, se encontró en una estación de las plataformas del oeste.

En las porciones de costa rocosa del tramo Peña Manceba-Cabo Negrete, existe una franja de acantilado y bloques rocosos sueltos hasta una profundidad (de 1 a 15 m) que varía de forma irregular a lo largo del tramo. En estos fondos rocosos, no afectados por el diseño del puerto deportivo, se pueden observar varias comunidades marinas.

En cuanto a la fauna, los estudios previos de caracterización ambiental para la regeneración de la bahía muestran en el área de Portmán, una biodiversidad muy reducida, dominando las especies de poliquetos y nematodos que demuestran la degradación ambiental del área. En el resto del tramo Peña Manceba-Cabo Negrete, en las áreas no afectadas por el diseño del puerto deportivo, se pueden observar varias especies asociadas a la flora.

Patrimonio arqueológico.- En la zona donde se propone ubicar el puerto deportivo destacan principalmente el antiguo puerto comercial de Portmán y el Muelle del Carbón. Ambos elementos quedarán integrados en el proyecto del nuevo puerto deportivo, localizándose el antiguo puerto de pescadores en su parte occidental y el muelle del carbón en la oriental.

Existen numerosos elementos arqueológicos situados en las inmediaciones de la zona afectada por el proyecto, más concretamente en áreas periféricas más o menos cercanas al trazado de la cinta que transporta los materiales dragados desde la bahía hacia la Corta de la Gloria Este. La mayoría de las unidades arqueológicas que podrían verse afectadas con la realización del proyecto están relacionadas con la minería, estando salpicadas las inmediaciones del recorrido de la cinta transportadora por diversas galerías, hornos de calcinación, pozos, trincheras y explotaciones mineras a cielo abierto, entre otros. Estos elementos pertenecen a épocas muy distintas, y datan desde la época romana, pasando por el siglo XIX hasta la actualidad.

3. Resumen del proceso de evaluación.

A. Fase de consultas previas y determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental. El 27 de enero de 2009 la Dirección General de Transportes y Puertos remite a la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental el documento de inicio del proyecto. Para llevar a cabo la fase de consultas previas se trasladó la documentación ambiental del proyecto a las organizaciones interesadas y administraciones afectadas recogidas en la siguiente tabla. Se ha marcado con una X aquellas que remitieron informe referente al proyecto:

Administración / Organismo	
Ayuntamiento de La Unión.....	
D.G. de Transportes y Puertos.....	
D.G. de Patrimonio Natural y Biodiversidad.....	X
D.G. de Bellas Artes y Bienes Culturales.....	

D.G. de Ganadería y Pesca. Servicio de Pesca.....	
D.G. de Promoción Turística.....	
D.G. de Urbanismo y Ordenación del Territorio.....	
Cofradía de Pescadores de Cartagena.....	
Delegación del Gobierno.....	
Instituto Oceanográfico de Murcia.....	X
Demarcación de Costas del Estado.....	X
Confederación Hidrográfica del Segura.....	X
Ecologistas en Acción.....	
Asociación de Naturalistas del Sureste ANSE.....	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son las siguientes:

- o La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad emite informe de fecha 8 de abril de 2009, en el que determina que el proyecto no se encuentra en el ámbito de ningún Espacio Natural Protegido, LIC o ZEPA, por lo que **no se verá afectada la integridad de estos espacios ni de la Red Natura 2000** y realiza un análisis de afecciones sobre el medio natural. Según este informe, el ámbito de actuación se encuentra junto a la microrreserva botánica "Fruticedas del Cabezo de la Galera y Cola de Caballo", en la cual se identificaron en base al Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia establecido mediante Decreto 50/2003, de 30 de mayo, como especies vulnerables los siguientes taxones: *Allium melananthum*, *Limonium carthaginense*, *Salsola papillosa*, *Lafuentea rotundifolia*, *Periploca angustifolia*, *Tetraclinis articulata*, *Maytenus senegalensis subs. europaea*, *Teucrium carthaginense* y como especies de interés especial, *Limonium cossonianum*, *Osyris lanceolata*, *Rhamnus alaternus*, *Clematis cirrhosa*, *Chamaerops humilis* y *Rhamnus hispanorum*. En este

mismo espacio y a menos de 500 m, se localiza un nido de halcón peregrino (*Falco peregrinus*) especie de interés especial en la Ley 7/1995, de 21 de abril, de la Fauna Silvestre. El tramo de costa frente a la bahía presenta fangos blandos muy contaminados. La ubicación propuesta, al oeste de la bahía de Portmán, se superpone parcialmente con la zona del antiguo muelle pesquero de esta localidad que fue colmatada por los estériles de la minería. Este informe de la Dirección General del Medio Natural contiene en su apartado nº 4, unos aspectos que debe contemplar el Estudio de Impacto Ambiental con detalle.

- La Demarcación de Costas del Estado remite escrito de fecha 6 de marzo de 2009, donde se dice que se eleva escrito y documentación a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar para la emisión del informe requerido. Con posterioridad, en la siguiente fase de información pública del Estudio de Impacto Ambiental, se recibe informe de esta Dirección General, cuyas consideraciones se incluyen en el apartado 3.b de esta Resolución.
- El Instituto Oceanográfico Español emite informe de fecha 14 de abril de 2009 en el que incluyen una serie de aspectos que deberá contemplar el Estudio de Impacto Ambiental con detalle. Además realiza una serie de consideraciones sobre el número de atraques y tipo de embarcaciones, y hacen constar la necesidad de aplicar, en esta zona costera, un planeamiento de gestión integrada (GIZC) que tenga en cuenta la situación actual (Polígono de engorde de atunes, zonas protegidas o LICs) y proyectos futuros. Por último aportan un artículo científico titulado "*contaminación por metales en la bahía de Portmán (Murcia, SE España) 15 años después del cese de las actividades mineras*", para

conocer la biodisponibilidad de los metales antes de las actuaciones previstas y establecer el "estado cero" en el Programa de Vigilancia Ambiental de las actuaciones en el medio marino adyacente al área de Portmán.

- La Confederación Hidrográfica del Segura remite informe de fecha 5 de mayo de 2009, en el que solicita, de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, que en el Estudio de Impacto Ambiental se contemplen una serie de aspectos, relacionados con la hidrología superficial y subterránea presente en la zona, escorrentía de las aguas superficiales e impermeabilización prevista para la zona de vertido, así como la previsión y evacuación y el tratamiento de las aguas residuales generadas por la actividad de puerto deportivo.

Con fecha de 12 de mayo de 2009 se efectuó a la Dirección General de Transportes y Puertos, el traslado de contestaciones y contenidos a tener en cuenta en la elaboración del estudio de impacto ambiental.

B. Fase de información pública y consultas del Estudio de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Transportes y Puertos, como órgano sustantivo del proyecto, realiza la información pública del proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental y certifica, con fecha 14 de octubre de 2009, que la publicidad del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de puerto deportivo de Portmán se ha realizado conforme a lo establecido en el artículo 9 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, mediante la publicación del mismo durante 30 días en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 161, del miércoles 15

de julio de 2009, y la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado. Durante dicho período de exposición al público se presentan alegaciones de particulares en representación del Grupo Ecologista Mediterráneo, así como de la Fundación Minera (con fecha 20 de agosto de 2009) que obran en el expediente. En respuesta a las alegaciones e informes recibidos durante la fase de información pública, la Dirección General de Transportes y Puertos redactó el documento de Valoración de alegaciones al proyecto básico y EIA del Puerto deportivo de la Bahía de Portmán de septiembre de 2009, en el que da respuesta a todas y cada una de las alegaciones formuladas.

Así mismo, certifica en la misma fecha que se han realizado consultas a los organismos previamente consultados por el órgano ambiental, en cumplimiento del artículo 9.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Las principales consideraciones ambientales realizadas por las entidades y administraciones públicas que presentaron alegaciones dentro del periodo de información pública son las siguientes:

- La Cofradía de Pescadores de Cartagena en fecha 18 de agosto de 2009 presenta escrito en el que declaran su oposición a la construcción del puerto, por entender que ya existen suficientes puertos (deportivos y comerciales), y por su posible afección a espacios naturales protegidos próximos. Además añaden que el puerto perjudicará al colectivo de la pesca profesional al tener que competir con la pesca deportiva, mucho menos regulada. En resumen, con la construcción del puerto aumentará la degeneración

del medio marino, con el consecuente perjuicio a la actividad de la pesca profesional.

Consideraciones del promotor (CP): Indican que la necesidad de puntos de amarre es un hecho que se viene registrando desde hace años en la Región de Murcia, y en el documento "Líneas estratégicas para la Ordenación de Puertos Deportivos de la Región de Murcia" considera que en Portmán no existen tantas limitaciones en la capacidad de acogida a nuevas dársenas como en otras ubicaciones del litoral murciano. Por otro lado, las praderas de Posidonia y fondos marinos en buen estado se encuentran a varios kilómetros de la Bahía de Portmán y fuera, por tanto, del radio de acción del puerto. En cuanto a la competencia entre la pesca deportiva y profesional, deberán ser las administraciones las que garanticen que ambas puedan coexistir sin problemas.

- Ecologistas en Acción remite escrito de fecha de entrada 4 de agosto de 2009, en el que declara que a su juicio el análisis de alternativas es escaso y no se contempla la alternativa 0 o no ejecución del proyecto. Señalan que el puerto es demasiado grande (debería tener máximo 350 amarres), y que la corta minera Gloria Este no es adecuada para verter, en base a estudios del CEDEX. Por otro lado, indican que el dragado provocará una resuspensión de los sedimentos que afectará a la calidad del agua marina y a organismos marinos, además de a la actividad del polígono acuícola de atún situado a una milla de distancia. Indican asimismo que no se ha evaluado el efecto del proyecto sobre la aves rapaces próximas, y tampoco se ha valorado adecuadamente la contaminación del medio marino debido al arrastre de sedimentos y metales solubilizados por las

aguas de escorrentía. En particular hacen alusión a que la desaparición del actual carrizal y el encauzamiento de la rambla del Infierno eliminará la función natural del humedal para retener y eliminar dicha contaminación. El Plan de Vigilancia Ambiental debe incluir el control de metales pesados en el sedimento y en el agua, tanto dentro del puerto como en su entorno marino inmediato.

Consideraciones del Promotor (CP): La alternativa 0 o la no actuación no se plantea debido a que este proyecto, así como la regeneración de la bahía, está enmarcado en un proceso de varios años de consenso entre la administración estatal, autonómica y local. Por otro lado, las alternativas planteadas presentan matices muy importantes y son alternativas sostenibles, no sólo ambientalmente, sino también socioeconómicamente. En cuanto al número de amarres, el rango amarres está acorde con estas circunstancias y además en Portmán no existen tantas limitaciones en la capacidad de acogida a nuevas dársenas como en otras ubicaciones del litoral murciano. Según estudios del CEDEX se desaconsejó utilizar la corta minera Gloria Este por no poder albergar todo el volumen de material de la bahía, sin embargo no es el caso, ya que se va a repartir entre ambas cortas (San José para el proyecto de Regeneración y Gloria Este para el proyecto de puerto), por lo que entre las dos reúnen las condiciones necesarias. Según dicho estudio del CEDEX, Gloria Este admite 1.650.000 m³ de materiales (siendo 800.000 m³ el volumen previsto para verter). Para evitar la resuspensión de sedimentos en el Estudio de Impacto se contempla el uso de sistemas de contención de la pluma de dispersión mediante barreras antiturbidez. En cuanto a la afección a rapaces se ha considerado la adopción de la medida de

acompañar viablemente el calendario de obra con los periodos reproductores. Por otro lado, no se considera adecuado el mantenimiento del humedal como sistema de sumidero de metales pesados procedentes de la escorrentía superficial de la rambla, por las implicaciones y riesgo cierto para la cadena trófica y los ecosistemas relacionados. Se considera adecuado un sistema de separación mecánica que permita la gestión de los materiales aportados periódicamente. Resulta urgente la estabilización y enterramiento de los residuos en la cuenca receptora de la rambla, como principal medida eficaz. Por último considera conveniente la inclusión en el PVA las consideraciones realizadas.

- Asociación de Naturalistas del Sureste ANSE, remite escrito de fecha de entrada 3 de septiembre de 2009, en el que opinan que el número de amarres debería ser menor (400 amarres). Proponen como medida compensatoria el establecimiento de un sistema de control de fondeos para embarcaciones deportivas en los espacios naturales costeros próximos de Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila y la Sierra de la Fausilla. Igualmente debería realizarse campañas informativas periódicas sobre la *Posidonia* y la normativa de prohibición de fondeo sobre la misma. También expresa que el volumen de edificaciones previsto les parece excesivo e injustificado, y propone aprovechar las infraestructuras y construcciones en las inmediaciones de la bahía (lavadero Roberto, antigua Lonja, etc.) como equipamiento pesquero-deportivo. También consideran que no debería construirse el dique de hormigón de la orilla Oeste de la bahía, donde está previsto el futuro canal de la denominada dársena pesquera, por su

posible afección al Cabezo de la Galera (propuesto como microrreserva de la flora).

Consideraciones del Promotor (CP): Considera que corresponde a la Administración del Estado el control de fondeos de embarcaciones deportivas en los espacios naturales costeros fuera de las zonas de servicio de los puertos. No obstante se estudiará la integración en el presente proyecto de la campaña de información sobre la Posidonia. El nivel de edificabilidad no resulta excesivo con los estándares de calidad turística con los que se pretende dotar a Portmán. Respecto al cabezo de La Galera, las infraestructuras proyectadas respetan íntegramente dicho cabezo en su totalidad y por tanto la microrreserva mencionada. Además, el dique de abrigo del puerto es imprescindible para el correcto funcionamiento del mismo, puesto que es totalmente necesario para garantizar unas condiciones de agitación adecuadas en las dársenas interiores y un buen abrigo al acceso.

- Ayuntamiento de La Unión remite informe de fecha 24 de julio 2009, en el que realiza una serie de observaciones al proyecto entre las que destacan las siguientes: En relación con el encauzamiento de la Rambla del Infierno y su desembocadura dentro de la dársena del puerto, se debería contemplar el uso de diques de contención previos, tratamientos de márgenes o incluso desembocar fuera de la rambla, así como la construcción de una red perimetral para recoger las aguas de escorrentía de otras ramblas. Se deberá estudiar los sistemas de depuración de las aguas generadas en el Puerto Deportivo, y si es posible su conexión a la EDAR del núcleo de Portmán y considerar el uso de estas aguas residuales depuradas para riego de

zonas ajardinadas. Asimismo se deberá estudiar el suministro de agua potable, teniendo en cuenta que la infraestructura actual del Portmán es insuficiente para el suministro que generaría la actividad.

Consideraciones del promotor (CP): Para romper la energía de las aguas encauzadas de la rambla del Infierno se contempla la construcción de un rápido en la zona de recogida de las aguas. Éste minimiza las velocidades en el cajón de encauzamiento y permite retener los sedimentos evitando su entrada en el cajón, conjunto a la colocación de viandas en el inicio del mismo, que retendrían los cuerpos u objetos de gran dimensión que pudieran obstruir el cajón de encauzamiento. No es objeto de un proyecto básico definir con detalle las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento, etc. Esto se deberá realizar en fases posteriores que requieren mayor nivel de detalle para la definición de los elementos del proyecto.

En fecha 5 de noviembre de 2009 se recibe acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento de La Unión en el que se realizan una serie de sugerencias a la Dirección General de Transportes y Puertos relativas al proyecto de puerto deportivo.

- El Instituto Español de Oceanografía remite informe el 25 de septiembre de 2009, relativo a la contaminación del medio marino por metales pesados procedentes de la Bahía de Portmán y de las futuras obras. Aporta una serie de consideraciones al Estudio de impacto, relativas a la caracterización del sedimento de la bahía, la calidad del agua marina, la influencia del proyecto y futura dársena de El Gorguel y el Programa de Vigilancia Ambiental. En

concreto solicita que se realice una caracterización adecuada de la toxicidad de los materiales objeto de dragado, así como del estado inicial (antes de la actuación) y su evolución (fase de construcción y funcionamiento) en relación a la biodisponibilidad de metales pesados para los organismos marinos. Y ante la escasa información toxicológica existente se recomienda la aplicación de una batería de bioensayos (in vitro/in vivo), que engloben diferentes modos de acción de los contaminantes asociados. Esta batería debería incluir como mínimo un test de toxicidad aguda, de genotoxicidad, de inhibición del crecimiento algal, bioensayos en agua con invertebrados y bioensayos utilizando elutriados y sedimento total para evaluar su comportamiento o mortalidad. También señala que el aumento de la biodisponibilidad de los metales pesados presentes es uno de los impactos más importantes a considerar por el riesgo asociado a la salud humana. Además realiza una serie de consideraciones sobre la sinergia de proyectos en la esta zona.

En cuanto al Programa de Vigilancia Ambiental, se proponen una serie de mejoras en las medidas: “control de calidad de los vertidos lixiviados al mar”, el “control de la calidad del agua marina”, el “control de los sedimentos” y el “seguimiento de la evolución de la pradera de *Posidonia oceanica* más próxima”, así como la supresión de la medida “Estudio de salinidad para evitar la afección a praderas de fanerógamas próximas”.

Consideraciones del Promotor (CP): Se considera que los estudios realizados en el contexto del proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán incluyen en su ámbito el proyecto de puerto deportivo de Portmán, y son igualmente válidos, ya que las

características de los sedimentos no han variado, ni tampoco su disposición espacial. Entre las conclusiones de los estudios realizados, como el elaborado por el Grupo de Investigación de Contaminación de Suelos de la Universidad de Murcia, destaca los siguiente: *“Dadas las bajas concentraciones de metales en las aguas de poro, podemos prever que durante el proceso de dragado, con la enorme dilución de estas concentraciones, las aguas de escurrido de los sedimentos prácticamente pasaran a tener concentraciones de metales no detectables”*. En cualquier caso se contemplará como medida preventiva inamovible la utilización de cortinas de contención antiturbidez durante todo el desarrollo de las obras. Asimismo, se propone modificar el programa de seguimiento ambiental en los términos referidos en el informe del IEO relativo a la utilización de organismos bioindicadores que actúen como bioacumuladores de metales pesados para realizar el seguimiento de su biodisponibilidad. En cuanto al Programa de Vigilancia Ambiental se adoptarán todas las sugerencias realizadas en el informe.

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar remite informe el 17 de noviembre de 2009 en el que manifiesta que tanto la ubicación como el dimensionamiento del puerto deportivo son conocidas en la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, ya que el diseño final es fruto de una interacción entre las Administraciones Estatal y Autonómica. En este sentido el tamaño del puerto se ajusta a lo acordado previamente, así como las disposiciones en cuanto a la bocana del puerto, que en principio y de acuerdo con lo diseñado, no tendrá un efecto significativo sobre la orientación de la playa. Sólo

añaden la importancia de la manipulación, transporte y almacenaje de los productos procedentes del dragado de la dársena, cuya carga contaminante de metales pesados es conocida, por los numerosos trabajos que se han llevado a cabo sobre los estériles vertidos en la bahía, y que tiene que llevarse a cabo de acuerdo a las prescripciones sobre residuos contaminantes vigentes.

Consideraciones del Promotor (CP): Las obras de ejecución del puerto deportivo, que incluyen dragado de un volumen importante de sedimentos contaminados de la bahía, se realizará en coordinación con las obras de regeneración y adecuación ambiental de la bahía, utilizando la metodología y procedimientos dispuestos para ésta y siguiendo en todo momento las prescripciones vigentes sobre manipulación de residuos contaminados.

- Confederación Hidrográfica del Segura informa el 21 de octubre de 2009 que de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, no prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación objeto de evaluación de impacto ambiental siempre que se solicite con carácter previo al inicio de los trabajos antes esa Confederación la necesario autorización para el encauzamiento previsto de la rambla denominada Sierra Minera Oeste.

Consideraciones del Promotor (CP): Cualquier autorización necesaria para la realización de las obras del puerto será adecuadamente tramitada conforme a la legislación vigente.

- La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales informa el 15 de abril de 2010 que el proyecto puerto deportivo en la Bahía de Portmán se desarrolla en una zona

donde se localizan numerosos elementos integrantes del patrimonio cultural, y que limita con tres de los sectores incluidos en la declaración de Bien de Interés Cultural de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión como sitio histórico (Decreto nº 93/2009, de 30 de abril, publicado en el BORM nº 99 de 2 de mayo de 2009): Sector V Camino del 33 cuesta de las lajas; en la ampliación de la cinta transportadora desde la corta Dan José a la corta Gloria Este (opción B); Sector VI o Rambla del Arenque y Cabezo de la Galera, en el límite Oeste del proyecto; y Sector VIII Conjunto Lavadero Roberto de Portmán, en el límite oriental y acceso rodado al puerto. Este informe establece que en ningún caso la ejecución del proyecto deberá afectar al Bien de Interés Cultural, debiendo señalar en el terreno los límites del BIC para evitar cualquier tipo de afección durante la fase de obras. Respecto a la conservación e integración del antiguo puerto pesquero, la lonja, el Club Náutico y el muelle del carbón, cualquier intervención que se realice en dichos elementos deberá ir encaminada a su conservación, evitando actuaciones que distorsionen o desvirtúen sus valores culturales. Se deberá realizar un estudio sobre el patrimonio en la ampliación del trazado de la cinta transportadora desde la Corta de San José hasta la Corta Gloria Este. En relación al resto del trazado de la cinta transportadora (desde su origen hasta la Corta San José) deberán aplicarse las medidas previstas en el programa de corrección de impacto incluido en el Proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán. Respecto al ámbito marino, se considera necesario efectuar un seguimiento arqueológico de los dragados para garantizar que estos no afectan al depósito

marino inalterado. Por último, se deberá contar con supervisión arqueológica de todo el proyecto.

Consideraciones del Promotor (CP): Teniendo en cuenta que actualmente se ha redactado un proyecto básico, no de construcción, se propone que previamente a la reacción del proyecto de construcción, se realice un estudio de impacto arqueológico en la ampliación del trazado de la cinta transportadora desde la Corta San José hasta la Corta Gloria Este, por parte del arqueólogo acreditado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales con el compromiso de obtener resolución favorable de ésta previamente al inicio de las obras. El inicio de las obras quedará condicionado a la obtención de autorización desde el punto de vista del patrimonio histórico por el órgano competente.

- La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad remite informe de 9 de septiembre de 2009, en el que describe las características principales del proyecto, realiza un análisis del Estudio de Impacto Ambiental y concluye detallando los aspectos que el estudio de impacto debería considerar y no se han tenido en cuenta. Son los siguientes:
 - Localización de las estaciones de muestreo (basadas en el estudio de corrientes), y otras de control, que permitan realizar un estudio sedimentológico (granulometría, textura, materia orgánica, potencial redox) y de la infauna (poliquetos, moluscos).
 - Análisis de los metales pesados (como mínimo hierro, plomo, zinc, cadmio y arsénico) y compuestos orgánicos, en las estaciones de muestreo y control

seleccionadas, a diferente profundidad, y distancia al proyecto de puerto deportivo. Los análisis de estos compuestos se harán en laboratorio certificado por norma UNE:EN o entidad colaboradora de esta administración.

- Determinación de la calidad del agua analizando los siguientes parámetros (oxígeno disuelto, salinidad, temperatura, turbidez, pH y metales pesados), en la zona donde rompe la ola con la playa, y a 50 m de la línea de costa, en superficie y en profundidad. Se determinaría hierro, plomo, zinc, cadmio y arsénico
- Estudio de la biocenosis de roca del medio marino, clasificación por especies y grado de recubrimiento (%) del componente algal.
- Estudio de la interferencia de la actividad que se genere en el puerto proyectado con otras actividades de la zona, pesca profesional y especialmente con el Polígono Acuícola de El Gorguel. Este apartado no se realiza, ya que se justifica que en el ámbito actual del polígono acuícola estaría el futuro puerto del Gorguel.
- Análisis de contaminantes en la etapa previa a la actuación, durante y a la finalización de la misma, en las especies cultivadas en las granjas existentes, en aquellos órganos donde más se acumulen los contaminantes (metales) y en el músculo. Estos análisis deberían ser recogidos en el plan de vigilancia que se proponga realizar durante un tiempo determinado.
- Colocación de pantallas o cortinas antiturbidez durante el dragado. Esta medida correctora no se ha desarrollado y descrito en documento independiente

del Proyecto de construcción del puerto. El presupuesto de dicha actuación no está desglosado.

- Formación en el aspecto ambiental, especialmente en el hecho de que los fondos presenten una contaminación elevada en metales pesados, al personal que trabaje en las maniobras de dragado y en la colocación de las pantallas antiturbidez, al objeto de evitar la dispersión de la suspensión que se origine.
- Estudio de los hábitats de interés comunitario que se encuentran en el trayecto de la cinta transportadora del dragado, y en la corta Gloria este
- Finalmente, el EsIA indica el seguimiento que se haría en el programa de vigilancia ambiental a la pradera de *posidonia oceanica*, – hábitat prioritario en la Directiva 92/43/CE-, más próxima, sin embargo no se concreta dónde se localiza esta comunidad. Es necesario que se localice la pradera más próxima y se realice el estudio de los parámetros más significativos de la misma, que se han descrito en el estudio de impacto ambiental.

Consideraciones del Promotor (CP): En respuesta a la ampliación de datos solicitada por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad se remite documento de Ampliación de datos al EsIA de proyecto puerto deportivo en la Bahía de Portmán de 17 de febrero de 2010, con el objeto de dar respuesta a las alegaciones formuladas.

C. Fase previa a la declaración de impacto ambiental.

En esta fase, con carácter previo a la formulación de la declaración de impacto ambiental, se realizaron una serie de

actuaciones por el órgano ambiental consistentes en consultas complementarias a las ya realizadas en las fases anteriores del proceso de evaluación, para subsanar las deficiencias o ampliar la información del Estudio de Impacto Ambiental. Asimismo, se elaboró, a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, informe de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, que se incorporó a la tramitación de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán, llevada a cabo por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

A continuación, se detalla el contenido de las respuestas recibidas e informes emitidos en esta fase:

1. Consultas complementarias solicitadas por el órgano ambiental.

- La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, tras la revisión del documento de Ampliación de Datos de 17 de febrero de 2010 presentado por la Dirección General de Transportes y Puertos, emite un nuevo informe de fecha 7 de junio de 2010 en el que concluye, entre otros aspectos, que "la caracterización del medio acuático no permite conocer cuál es el estado previo al inicio de los trabajos necesarios para la construcción del puerto deportivo de Portmán, lo que impide la realización de un análisis ambiental riguroso de sus afecciones e impide el planteamiento de medidas preventivas, correctoras, así como el diseño de un plan de seguimiento ambiental adaptado al estado actual y evolución de los elementos del medio natural existentes en el área de influencia del proyecto".

En respuesta a estas consideraciones se remite por parte de la Dirección General de Transportes y Puertos, informe técnico del Jefe de Servicio de Infraestructura de fecha 22 de octubre de 2010, en el que se realizan una serie de propuestas a incorporar al proyecto durante la fase de redacción del proyecto de construcción, tales como estudio de corrientes, estudio sedimentológico y de la infauna, estudio de recubrimiento algal en rocas, estudio de contaminantes en especies de fauna y especies piscícolas de la zona y muestreos adicionales en la pradera de *Posidonia oceanica*.

- La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, a raíz de los planteamientos realizados, emite informe de fecha 16 de noviembre de 2010, y manifiesta que vista la propuesta presentada por la Dirección General de Transportes y Puertos estima que complementándola y añadiendo determinadas condiciones, podría ser apropiada para conocer el estado en el que se encuentran los valores naturales del medio marino y así poder realizar el seguimiento ambiental del proyecto. Se plantea que en el documento que se presente previo al inicio de las obras (que podría corresponderse con el Plan de Vigilancia Preoperacional o de Estado 0), se tengan en cuenta una serie de estudios, que se detallan en dicho informe, y que el programa de vigilancia ambiental debe hacerse llegar a esa Dirección General, especialmente la descripción del estado cero o preoperacional. Estas medidas propuestas por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad se recogen en el apartado 6.A de la presente Resolución.

- Con el fin de clarificar las cuestiones referidas a la gestión de los materiales de la bahía, se solicitó informe a la Dirección General de Industria, Energía y Minas, relativo con la aplicación al proyecto del Real Decreto 975/2009, de 12 de junio sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras, así como en relación con el trazado, transporte y depósito de los sedimentos dragados desde la bahía hasta la Corta Gloria Este, la cual respondió lo siguiente: “La construcción de un puerto deportivo en la bahía de Portmán no se considera incluido dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, de acuerdo con lo establecido en su artículo 2. En relación con el trazado, transporte y depósito de los sedimentos dragados desde bahía hasta la corta Gloria Este tampoco se considera incluido dentro del ámbito de aplicación de dicho Real Decreto, siéndole de aplicación lo establecido en el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero”.

2. Informe emitido por la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, en la tramitación de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán, llevada a cabo por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

El 30 de diciembre de 2010 la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental emite informe durante la tramitación ambiental del proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán en el que, entre otras cuestiones, destacan, por su relación y similitud con el

proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes:

- A los residuos considerados como mineros no les será de aplicación la normativa relativa al vertido o depósito de residuos, dado que el destino final de los residuos mineros es o permanecer depositados en el actual emplazamiento o ser depositados en una corta minera. Así pues, para el depósito o vertido en la corta minera será de aplicación la normativa específica para este tipo de materiales (residuos mineros), dentro de la cual se deberá estudiar los preceptos concretos aplicables a cada situación y, en todo caso, adoptar las medidas que se infieran de los oportunos análisis de riesgos.
- En la ejecución de las actuaciones de dragado y acondicionamiento de la zona seca de la bahía y el acondicionamiento de la corta minera se deberá adoptar aquellos criterios que establezca el órgano con competencias en materia de minas en relación con el depósito de materiales, en especial en la corta minera, así como sobre la situación administrativa de la concesión minera que puede afectar a dicha corta y al uso previsto para la misma en el proyecto objeto de informe.
- En relación con las actuaciones de dragado y acondicionamiento de la zona seca de la bahía, dragado y recuperación y acondicionamiento de la playa y la recogida y canalización de aguas de escorrentía se deberán adoptar las medidas necesarias para posibilitar el cumplimiento de los objetivos de la planificación hidrológica en relación con la masa de aguas afectada.
- En relación con el material dragado debería analizarse también la posibilidad, en orden a la minimización del

consumo de recursos naturales, de la utilización de estos materiales una vez estabilizados adecuadamente, en la ejecución de otras infraestructuras próximas a la zona del proyecto objeto del informe, que se pudieran llevar a cabo, siempre y cuando cumplan con los criterios técnicos y ambientales exigibles para el empleo de dichos materiales en tales obras.

3. Reunión de la Comisión Técnica de Evaluación de Impacto Ambiental de fecha 25 de febrero de 2011.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente el proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán se sometió a acuerdo de la Comisión Técnica de Evaluación de Impacto Ambiental, al objeto de realizar la valoración de los impactos ambientales que ocasionaría este proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portman, en el término municipal de La Unión, en los términos planteados por el promotor referenciado.

Esta Comisión, reunida en convocatoria ordinaria el día 25 de febrero de 2011, acuerda lo siguiente: <realizar declaración de impacto ambiental sobre la conveniencia de ejecutar el proyecto referido en el asunto, a los solos efectos ambientales, y con las condiciones que se recogen en el borrador de propuesta anexo a esta Acta.>

4. Integración de la evaluación

a. Calidad y adecuación del estudio de impacto y documentación complementaria aportada por el Promotor.-

Las actuaciones propuestas por el proyecto de puerto deportivo están definidas en el documento proyecto básico y en el Estudio de Impacto Ambiental. En fechas posteriores a la información pública, el promotor ha ido incorporando más información en

respuesta a las alegaciones recibidas durante la fase de información pública. En concreto se redactó la siguiente documentación: el documento de Valoración de alegaciones al proyecto básico y EIA del Puerto deportivo de la Bahía de Portmán de septiembre de 2009, y posteriormente el documento de respuesta a informes sectoriales recibidos durante la fase de información pública de fecha 19 de febrero de 2010, así como el documento de Ampliación de datos al EsIA de proyecto puerto deportivo en la Bahía de Portmán de 17 de febrero de 2010, e informes técnicos del Servicio de Infraestructuras de la Dirección General de Transportes y Puertos de fechas 11 de marzo de 2010 y 22 de octubre de 2010.

b. Análisis ambiental para la selección de alternativas.-

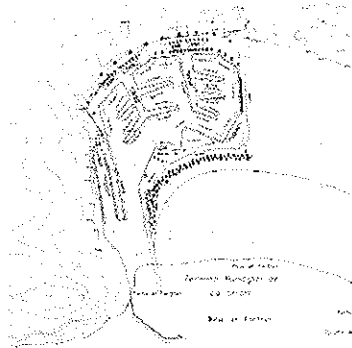
Para el proyecto de puerto deportivo en la Bahía de Portmán se han considerado diversas alternativas de diseño del puerto deportivo, así como dos alternativas del trazado de la cinta transportadora.

En cuanto a la planta del puerto deportivo se plantearon diversas alternativas sobre la base de la solución ganadora del "Concurso de ideas para la recuperación de usos y adecuación ambiental de la bahía de Portmán", incorporando aquellas mejoras/modificaciones que se consideran apropiadas atendiendo a criterios técnicos, de gestión, medioambientales, económicos, de integración urbanística, etc.

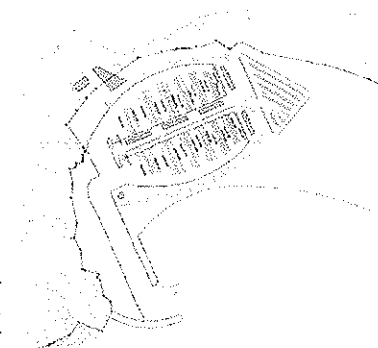
En el Estudio de Impacto Ambiental se analizan 3 alternativas de diseño, cuyas principales características se resumen en la siguiente tabla:

CARACTERÍSTICAS DE LAS ALTERNATIVAS			
	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Superficie de agua abrigada (m ²)	106.258	98.875	113.760
Superficie de tierra (m ²)	117.569	99.412	93.760
Superficie de carena (m ²)	3.825	6.000	6.000
Superficie de edificios (m ²)	8.886	9.089	13.776
Longitud viales servicio puerto (m)	2.161	1.600	1.200
Longitud muelles (m)	3.989	2.050	1.500
Superficie aparcamiento (m ²)	6.023	8.765	8.775
Nº amarres	718	724	773
Superficie amarres (m ²)	32.210	33.390	42.445
Coste (millones de € de PEM) (no incluye G.G. y B.I.) (incluye tratamiento y vertido del material dragado)	78	71	75
Coste (millones de € de PEC) (incluye G.G., B.I.e IVA) (incluye tratamiento y vertido del material dragado)	109	99	104
Coste (PEM) / Superficie de amarres (m ²)	2.422	2.126	1.767

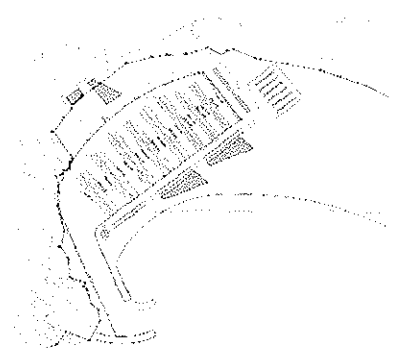
ALTERNATIVA 1



ALTERNATIVA 2



ALTERNATIVA 3



La alternativa seleccionada en el Estudio de Impacto Ambiental y descrita en el proyecto de puerto deportivo por el promotor es la alternativa 1. La alternativa 1, junto con la alternativa 2, es la que obtiene mejor puntuación en el análisis multicriterio realizado en el Estudio de Impacto Ambiental, como consecuencia de su correcta funcionalidad general, de las buenas condiciones de accesibilidad tanto por vía rodada a través de los viales como de las embarcaciones a sus puntos de amarre, y de su calidad paisajística. Lo que finalmente determina la elección de la alternativa 1 es el hecho de que en el Estudio de Impacto Ambiental se le ha dado una especial importancia a la conservación del patrimonio histórico de la zona y a la calidad paisajística de la solución.

En cuanto al transporte de los sedimentos dragados, se prevé utilizar el tramo de cinta transportadora ya construida para la regeneración de la playa, que finaliza en la Corta de San José. Por ello se hace necesaria la construcción de un tramo adicional que llegue hasta la corta Gloria Este. Se han barajado dos alternativas para este trazado:

- Tramo A: tramo corto de 180 m de longitud
- Tramo B: tramo más largo de 850 m de longitud total (incluido un tramo común con A).

En el Estudio de Impacto Ambiental se ha seleccionado el tramo B por razones técnicas, ya que según este documento no hay diferencias significativas en cuanto a condicionantes ambientales, ya que se encuentra a una cota de mayor altura que la alternativa A, lo que posibilita que se pueda almacenar un mayor volumen de estériles.

c. Impactos significativos de la alternativa elegida.-

Los principales efectos ambientales del proyecto como consecuencia de las actuaciones destinadas a llevarlo a cabo se describen en las páginas 146-185 del Estudio de Impacto Ambiental. Dicho Estudio concluye que el Proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán, en el término municipal de La Unión, resulta compatible con la conservación del medio ambiente, los recursos naturales y culturales del municipio y la Región, en la medida que se cumplan con las consideraciones de tipo ambiental incluidas en el propio proyecto y medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

De acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental los principales efectos ambientales del proyecto son los siguientes:

Sobre el medio atmosférico.- Durante la fase de obras, debido principalmente al tránsito de vehículos y maquinaria, los movimientos de tierras, las operaciones de dragado y el funcionamiento de la cinta transportadora se generarán impactos sobre la calidad del aire y contaminación acústica. La emisión de contaminantes presentes en los sedimentos tiene un carácter moderado debido a la proximidad de la localidad

de Portmán, ya que dichos contaminantes si quedan en suspensión en el aire podrían producir mal olor, además de irritaciones de garganta y ojos. Respecto a la cinta transportadora, al ser cerrada, se evita por un lado el escape de partículas finas y volátiles a la atmósfera, y al mismo tiempo se reduce la fuente de ruido al exterior.

Sobre la geología y geomorfología.- El único impacto negativo previsible, pero considerado de escasa importancia, será la ejecución de la cinta transportadora. La cinta seguirá el trazado de una pista forestal que une la bahía con la corta San José y posteriormente continuará hasta la corta de la Gloria Este, previéndose su casi estricta adaptación al terreno, por lo que no se generaran excavaciones ni desmontes de grandes dimensiones. Además sólo estará presente durante la fase de obras, por lo que la afección será recuperada directamente una vez haya sido desmontada a la finalización de la actuación. Por otro lado, se generará un impacto positivo tras la restauración ambiental y paisajística de la corta minera de la Gloria Este. Dicha corta se cubrirá con una capa de tierra vegetal y se revegetará con vegetación autóctona, con lo que se pretende reconstituir el estado previo a su explotación.

Sobre la Dinámica litoral.- La ocupación de la costa y de la superficie marina por el puerto, y especialmente por la bocana del puerto, puede afectar a la deriva litoral por frenar el transporte de sedimentos. De esta forma, las obras del puerto deportivo influirían en planta de equilibrio de la futura playa de Portmán. Con todo, en el Estudio de Impacto Ambiental concluye que esta diferencia no representará un perjuicio significativo para la estabilidad de la playa ni para el riesgo de entrada de sedimentos por la bocana del puerto.

Sobre la calidad del agua marina.- En el medio marino, los principales impactos vendrán ocasionados por el dragado de sedimentos, el vertido de lixiviados desde las balsas temporales en las zonas de presecado y por la construcción de las dársenas, diques y pantalanés, destacando las siguientes afecciones:

1) Aumento de la turbidez en las aguas por el movimiento de tierras: El dragado de sedimentos en la bahía provocará la suspensión de partículas en las aguas superficiales marinas, lo que podría afectar a organismos fotosintéticos del medio marino, los productores de alimento y oxígeno para el resto de las especies marinas. No obstante, se ha previsto que el transporte de materiales, entre la zona de dragado y la de vertido se realice mediante tubería, por lo que tan sólo se prevé un incremento de turbidez en caso de accidentes que generen fugas, incluyéndose dentro del proyecto un sistema de detección de fugas y comprobación visual de forma periódica y aleatoria de las balsas de recogida de sedimentos.

2) Solubilización de contaminantes: Los sedimentos encontrados en la bahía de Portmán traen consigo metales pesados (plomo, cadmio, zinc, cobre y hierro principalmente), la mayoría de ellos en forma insoluble pero con la capacidad, por procesos de oxidación, de pasar a ser solubles y por tanto contaminar el medio marino. Durante los trabajos de dragado y movimiento de tierras en la bahía, cabe la posibilidad de que ciertos cationes metálicos pasen al agua desde los sedimentos. El posible impacto debido a la solubilización de los

metales contenidos en los sedimentos de la bahía se puede clasificar como poco significativo, gracias al empleo de las técnicas y metodologías descritas en el proyecto que minimizarán los riesgos de paso de los metales pesados al agua.

3) Derrames relacionados con las actuaciones del proyecto: Dadas las actuaciones del proyecto, podrían generarse vertidos accidentales de aceites o combustibles procedentes de la draga.

Por otro lado en la estabilización de los sedimentos de la bahía se depositará el material dragado en unos recintos en el trasdós de la playa R2 y se retirará la mayor proporción de agua. El agua procedente del desagüe del recinto debe ser limpia, no debe contener finos ni arenas, pues se vierte a la bahía. Por lo tanto en los recintos que se proyectan en el trasdós de la playa las aguas procedentes del dragado se someterán a un tratamiento que asegure que las aguas que se devuelvan a la bahía tengan unos índices de metales pesados admisibles medioambientalmente.

Sobre la hidrología.- No se prevén impactos sobre la hidrología superficial, ya que ninguna de las actuaciones proyectadas se llevará a cabo sobre los cauces superficiales, ramblas y barrancos, existentes en el entorno. Por otro lado, durante el proceso de dragado y movimiento de tierras, los metales pesados podrán oxidarse y pasar a formar parte de compuestos hidrosolubles, pudiendo alcanzar las aguas subterráneas. No obstante, no se considera una afección significativa si se tiene en cuenta la mala calidad química del acuífero existente, de carácter sulfatado magnésico-cálcico con

altos contenidos en metales pesados y contaminación por intrusión marina. Asimismo, el riesgo de contaminación de las aguas subterráneas se verá minimizado una vez que se mezclen los sedimentos superficiales con filler calizo, encapsulando los metales pesados y haciendo que precipiten como compuestos insolubles. El proyecto contempla el acondicionamiento e impermeabilización del vaso de la corta minera, según lo establecido en la normativa vigente, de manera que se eviten las posibles afecciones a las aguas subterráneas. El plan de vigilancia ambiental contempla el control de fugas de la balsa de lixiviados proyectada.

Sobre la vegetación terrestre.- Las principales afecciones sobre la vegetación terrestre vendrán derivadas, en la fase de obras, del dragado y desbroce para la construcción de la cinta transportadora. Sin embargo, la escasa y esporádica presencia de comunidades vegetales sin valor ambiental existentes en la zona de la bahía de Portmán y el alejamiento espacial de comunidades vegetales en el entorno del trazado propuesto para la instalación de la cinta, deducen una afección inapreciable sobre las comunidades vegetales terrestres.

Sobre la Fauna terrestre.- Se podrán producir molestias derivadas de la actividad de la maquinaria, como por los desbroces de la vegetación, por la realización de excavaciones y rellenos y por la adecuación del recinto de la corta minera. Las acciones asociadas a los movimientos de tierra tienen el efecto de una posible destrucción de biotopos. Sin embargo, en este caso, las actuaciones, principalmente la instalación de la cinta transportadora y los dragados de sedimentos, se pueden considerar como de poca relevancia, al ser zonas de escasa entidad y valor faunístico.

La instalación de la cinta transportadora podría originar un efecto barrera, no obstante, dicha cinta dispondrá de pórticos elevadores del suelo, de modo que se permita el paso de los animales por debajo de la misma, evitando el efecto barrera.

Una afección que podría tener relevancia durante los trabajos de construcción del puerto consiste en molestias sobre las aves rapaces presentes en zonas aledañas como el halcón peregrino (*Falco peregrinus*). El nido más cercano de esta especie, presente en el Cabezo de la Galera, se encuentra a menos de 500 m del ámbito del proyecto. El resto de nidos de rapaces se encuentran alejados, a más de 1000 m del ámbito del proyecto.

Las actividades propias de la fase de construcción y sus consecuencias, en forma de ruido, circulación de camiones, tránsito de personal, etc., ya se reflejan de alguna manera en la actual actividad de la zona industrial presente en el cercano Valle de Escombreras, por lo que no parece que puedan causar un impacto relevante sobre la fauna terrestre ni, en concreto, sobre las especies de aves rapaces presentes en la zona al oeste del proyecto. Por otro lado, la ubicación del nido en los roquedos orientados al mar (ladera sur del cabezo), impide el contacto visual desde este con el ámbito de actuación del proyecto, lo que le confiere una menor vulnerabilidad por molestias provocadas por las obras.

Sobre la vegetación marina.- La actividad de navegación y la afluencia de visitantes a la zona podrían afectar a las praderas de *Posidonia oceanica* y *Cymodocea nodosa* por el anclaje de los barcos, que eliminarían mecánicamente haces de estas plantas. No obstante, al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto "Puerto deportivo de la Bahía de Portmán" carecer la zona y sus inmediaciones de vegetación marina, el impacto es

prácticamente nulo, y no se tendrá en cuenta en el presente estudio.

Sobre la fauna marina.- Los procesos de dragado de sedimentos y vertido de lixiviados de las balsas de desecación en la bahía pueden provocar la suspensión de partículas en las aguas marinas, constituyendo una amenaza para los hábitats y los recursos pesqueros. Este impacto se considera moderado debido a que a una milla escasa de la bahía de Portmán, frente a la Cala de Gorguel, hay un polígono acuícola con varios cultivos de atunes. Además, los vegetales acuáticos absorben el zinc del agua por lo que su consumo es peligroso para los peces que se alimentan de los mismos. No obstante, se han previsto medidas para minimizar el aumento de turbidez durante el dragado, y la biodisponibilidad de metales pesados. Las actividades de ocio y educativas ocasionan impactos debidos al funcionamiento del puerto y al tráfico de embarcaciones, lo que pueden afectar al comportamiento de los cetáceos (contaminación acústica por el tráfico marítimo, atropellos, buceo, observación de cetáceos, etc.).

Sobre espacios protegidos.- No se prevé ningún impacto directo sobre los espacios protegidos ya que la zonas afectadas por las actuaciones proyectadas no se encuentran dentro de ningún área sensible, espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, o hábitats prioritarios recogidos en la Directiva 92/43/CEE, así como tampoco sobre ningún espacio natural protegido de la Región de Murcia. Aún así podrían existir algunos impactos indirectos sobre alguno de los espacios protegidos o hábitats de interés comunitario localizados en el área de influencia del proyecto, que en principio se prevé que serán minimizados o corregidos a través

de las medidas propuestas para la vegetación y fauna terrestre, paisaje y medio marino.

Sobre el paisaje.- Las afecciones sobre el paisaje, derivadas de las alteraciones morfológicas y cromáticas, se generarán sobre unas zonas, la de la bahía y la de la corta minera, que han sufrido una profunda transformación antrópica a lo largo del tiempo, debido principalmente a las explotaciones mineras y al aterramiento de la propia bahía por el vertido de sedimentos.

Durante la fase de obras se generará un impacto negativo sobre el paisaje como consecuencia de la presencia de maquinaria pesada e infraestructuras auxiliares. Una vez finalizadas las mismas se espera un importante impacto positivo sobre el paisaje en el entorno de la bahía de Portmán, al recuperar el espejo de agua y la construcción del puerto pesquero y deportivo, así como a la creación de zonas verdes, y en la corta Gloria Este, tras su restauración respectiva.

Sobre el patrimonio histórico y cultural.- Los impactos sobre los bienes de interés histórico-cultural serán de escasa entidad, ya que se han tenido muy en cuenta en el diseño del proyecto, previéndose la integración en el mismo de alguno de ellos como el antiguo puerto de pescadores y el muelle del carbón. En la fase de construcción es donde se podrían dar los mayores impactos. Por un lado, se evitarían daños a los elementos arqueológico-mineros adecuando el trazado de la cinta transportadora, estableciendo así un perímetro de protección. En lo que se refiere al ámbito marítimo, dado el carácter de ensenada y refugio para embarcaciones que debió poseer la bahía en época antigua, no puede descartarse la presencia de restos de interés arqueológico por debajo de la

cota de los rellenos contemporáneos. No obstante, los posibles restos arqueológicos existentes se situarían a mayor profundidad que los sedimentos a extraer, por lo que no se prevé ningún impacto sobre los mismos.

Sobre el medio socioeconómico.- Tanto el empleo de maquinaria y mano de obra en los trabajos de desbroce, excavación en desmonte, construcción de los distintos componentes del puerto y obras varias, así como la repercusión económica indirecta sobre sectores relacionados que provean de los materiales para dicha construcción y acondicionamiento, producirán un impacto positivo en la comarca cuya consecuencia será una reactivación económica de las zonas próximas y otros municipios. El mantenimiento y la propia actividad del puerto requerirán el empleo de mano de obra y la contratación de empresas en sectores como jardinería, mantenimiento de sistemas, restauración, limpieza, vigilancia, comercios, personal del puerto, técnicos, etc. Dicha generación de empleo será permanente y la mayor parte procederá del ámbito geográfico próximo a la actuación.

Finalmente, se concluye que la ejecución del proyecto supondrá una mejora socioeconómica en el entorno de la bahía de Portmán, al recuperarse parte de los usos tradicionales de la bahía y al crearse otros (como el uso deportivo), aumentándose la calidad de vida de la población, y potenciándose la zona como destino turístico, favoreciendo así la creación de empleo.

En definitiva, el Estudio de Impacto Ambiental concluye que el Proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán, término municipal de La Unión, resulta compatible con la conservación del medio ambiente, los recursos naturales y culturales del

municipio y la Región, en la medida que se cumplan con las consideraciones de tipo ambiental incluidas en el propio proyecto y las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas en el presente estudio de impacto ambiental.

d. Medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos. Las medidas correctoras y preventivas propuestas por el promotor se describen en las páginas 186-208 de Estudio de Impacto Ambiental. En el siguiente cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras se detallan las medidas propuestas:

FASE DE CONSTRUCCIÓN

Factores ambientales	Medidas preventivas y correctoras
Medio atmosférico	<p>Sobre la Calidad del aire:</p> <p>Transporte de sedimentos hasta la corta Gloria Este mediante cinta cerrada (evitará escape de partículas finas y volátiles).</p> <p>Dragado sedimentos: Draga hidráulica de succión y excavadora, lo que reducirá la emisión partículas.</p> <p>Riegos periódicos de caminos no asfaltados.</p> <p>Vehículos que transportan material pulverulento tapados cubiertos con lonas.</p> <p>Limitación de la velocidad de circulación.</p> <p>Humectación y apantallamiento de acopios de áridos.</p> <p>Sobre la calidad acústica:</p> <p>Adecuación horaria y calendario obras para minimizar afecciones a fauna y población.</p> <p>Empleo de maquinaria homologada por los servicios técnicos homologados.</p> <p>Revisión y mantenimiento periódico de la maquinaria.</p> <p>Dotación a la maquinaria de sistemas de minimización de ruidos.</p> <p>Limitación de la velocidad y frecuencia del tráfico de obra.</p>

	<p>Se evitarán las actividades que generen emisiones de ruido superiores a los 90 dB medidos a 5 m de distancia.</p>
<p>Hidrología superficial y subterránea</p>	<p>Infraestructura de evacuación de las aguas superficiales procedentes de la rambla de Portmán hasta su vertido al mar, dimensionada a los caudales máximos. Integrando sistema de retención de materiales gruesos para que no se acumulen en el fondo del Puerto.</p> <p>Encauzamiento del resto aguas pluviales y escorrentía superficial en la superficie del puerto.</p> <p>Impermeabilización total de la corta Gloria Este en su fase de sellado.</p> <p>Control periódico mensual de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.</p>
<p>Medio marino</p>	<p>Dragado sedimentos mediante draga hidráulica de succión y excavadora, y en periodos de calma.</p> <p>Dragado al abrigo del oleaje.</p> <p>Instalación de barreras antiturbidez.</p> <p>Adopción de sistemas de estabilización de materiales contaminantes del fondo del puerto: Capa de espesor variable (1-2 m) de protección de arena limpia encima de los estériles.</p> <p>Barreras de contención para cercar eventuales derrames de aceites e hidrocarburos.</p> <p>Sistemas de recogida de hidrocarburos en la superficie del agua dentro de la dársena.</p> <p>Sistema de de tratamiento y gestión de las aguas residuales procedentes de las instalaciones y edificaciones del puerto que evite su vertido incontrolado a la bahía.</p> <p>Control vertidos durante las obras.</p> <p>Plan de prevención de riesgos, accidentes y contingencias autorizado por la Autoridad Portuaria.</p> <p>Dentro de los 15 días siguientes a la finalización de las obras se realizará una nueva campaña de muestreo de calidad del agua, para verificar la no alteración, con relación a los valores de referencia, de los parámetros habituales.</p> <p>Campaña de formación al personal de la obra, sobre la</p>

	<p>problemática ambiental de los fondos contaminados de la bahía, los riesgos ambientales que conllevan su manipulación, los efectos de los metales pesados sobre la salud y el medio ambiente, así como la adecuada utilización de las barreras antiturbidez durante toda la fase de obras.</p>
<p>Vegetación terrestre</p>	<p>La fase de restauración ambiental de la Corta de la Gloria Este tras su sellado contemplará la revegetación con especies autóctonas componentes de los hábitats propios de la Sierra Minera (ver pag. 188-191 del EsIA).</p> <p>Se evitará afección al medio natural al oeste del ámbito de actuación del puerto, Cabezo de la Galera, por presentar hábitats prioritarios y muy raros, así como una microrreserva de flora con poblaciones de especies vulnerables según la legislación autonómica. Concretamente, se tomarán medidas de delimitación estricta del perímetro de obras durante el desarrollo de éstas de manera que no se produzcan incursiones indebidas en las áreas de vegetación natural al oeste del futuro puerto.</p> <p>Protección de los ecosistemas existentes mediante la delimitación de la zona de actuación y depósito de materiales de obra, incluida la cinta transportadora.</p> <p>Jalonamiento de los márgenes del camino por el que discurrirá la cinta transportadora, con el fin de evitar cualquier invasión por parte de vehículos u operarios en zonas de vegetación natural contiguas.</p>
<p>Fauna terrestre</p>	<p>La iluminación nocturna de la zona de obras, si ésta fuera necesaria, tendrá la intensidad más baja que permita el desarrollo normal de las actividades de construcción, y su orientación evitará la iluminación directa de las laderas de los relieves circundantes de la bahía.</p> <p>Durante los meses de Enero y Febrero, periodo crítico de la reproducción del Halcón peregrino, se cuidaran especialmente los niveles de ruido, en el ámbito de proyecto, evitando la generación de ruidos muy</p>

	<p>fuertes durante períodos continuos. Se evitarán las obras de producción de ruido que superen durante más de 10 minutos los 80 db, medidos a 5 m distancia del foco emisor.</p>
Gestión de residuos	<p>Plan de gestión de residuos sólidos y líquidos que se produzcan en la obra, excluyendo los del dragado, y que contendrá: los requisitos legales, clasificación legal, almacenamiento, destino final y medidas a tomar en caso de accidentes.</p> <p>Evitar la acumulación incontrolada de residuos. Los residuos generados se gestionarán en función de su catalogación de acuerdo con el CER (Catálogo Europeo de Residuos).</p> <p>Los escombros deberán depositarse en vertederos autorizados y los residuos procedentes del mantenimiento de la maquinaria empleada en las obras se entregaran a gestor autorizado de residuos peligrosos.</p> <p>Finalizadas las obras se procederá a la retirada de residuos de obra y limpieza de los terrenos afectados por las obras.</p>
Paisaje	<p>Restauración ambiental y paisajística de las zonas afectadas por las obras y el depósito y sellado de estériles de la bahía: corta Gloria Este y superficie afectada por la cinta transportadora, favoreciendo la vegetación autóctona y geomorfología original, evitando laderas de fuertes pendientes (>50%) y desmontes en los que la vegetación restaurada encuentre mayor dificultad de implantación y supongan un riesgo de erosión alto.</p>
Patrimonio cultural	<p>Se tomarán medidas de protección del patrimonio cultural, evitando su afección en la fase de obras, sobre todo en la construcción del tramo de la cinta transportadora corta San José-Gloria Este.</p> <p>Quedarán Integrados en el proyecto los elementos catalogados preexistentes en la bahía como el antiguo puerto pesquero de Portmán y el muelle del carbón.</p> <p>La maquinaria y vehículos en ningún caso se localizarán en</p>

	<p>zonas donde puedan afectar al patrimonio paleontológico a conservar, sino que lo harán en los parques de maquinaria debidamente habilitados.</p>
<p>Medio socioeconómico</p>	<p>Todos los servicios e infraestructuras afectados por las obras serán convenientemente repuestos.</p> <p>Se fomentará la contratación de trabajadores vecinos de Portmán y de la Unión, tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento, a fin de potenciar la economía del lugar y una mayor integración de la población local en el proyecto.</p>
<p>FASE DE FUNCIONAMIENTO</p>	
<p>Factores ambientales</p>	<p>Medidas preventivas y correctoras</p>
<p>Medio atmosférico</p>	<p>Potenciar el uso de medios de transporte sostenibles (bicicleta, transporte público eléctrico, etc.).</p> <p>Utilización de luminarias de alto rendimiento y bombillas de bajo consumo.</p> <p>Uso de energías renovables en las edificaciones del puerto deportivo (energía solar y eólica).</p> <p>Protección lumínica:</p> <p>Orientación de luminarias en paralelo con el horizonte y revestimiento opaco de la parte superior.</p> <p>Instalación de sistemas de reducción de flujo luminoso.</p> <p>Reducción de la franja horaria de encendido y apagado de alumbrado de grandes espacios injustificables a partir de ciertas horas.</p> <p>Protección frente al ruido:</p> <p>Limitación velocidad a 50 km/h y uso de materiales y tratamientos en los firmes que absorban al máximo el ruido de tránsito de los vehículos.</p> <p>Las embarcaciones deberán estar al corriente de las correspondientes inspecciones técnicas.</p>
<p>Hidrología superficial y subterránea</p>	<p>Se dotará de un sistema de saneamiento de aguas residuales generadas en las edificaciones del puerto con el fin de evitar la contaminación de las aguas de la propia</p>

	<p>dársena y su salida al mar.</p> <p>Instalación de un sistema de aprovechamiento de aguas grises en las edificaciones previstas con el objeto de optimizar el consumo de agua en éstas. Separación de aguas residuales en función de sus orígenes.</p> <p>Medidas de reducción de los consumos de agua y favorecer la eficiencia en las instalaciones de abastecimiento en los edificios proyectados (reductores o limitadores de caudal, grifería electrónica, inodoros de bajo consumo, etc.).</p> <p>Se llevará a cabo un control periódico mensual de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas durante la fase de funcionamiento del puerto.</p>
<p>Medio marino</p>	<p>Sistemas de recogida de hidrocarburos en la superficie del agua dentro de la dársena.</p> <p>Se desarrollará un sistema de evacuación de las aguas residuales e instalación de una arqueta para la separación de hidrocarburos. Se extremará la limpieza en todo el medio marino. No se realizarán vertidos de: aguas residuales, hidrocarburos, basuras domésticas y residuos tóxicos. En caso de producirse un vertido accidental de hidrocarburos o aceites, se instalarán inmediatamente barreras de contención para evitar la expansión y proceder a la limpieza de los mismos.</p> <p>Instalación de un "punto limpio" en el interior del puerto destinado a la extracción de los depósitos sanitarios de los barcos.</p> <p>Se fomentará el uso de embarcaciones que dispongan de planta depuradora y almacenamiento de residuos, revisando su funcionamiento y estanqueidad de forma periódica, frente a las que no las tengan.</p> <p>Se emplearán diques rompeolas y espigones de carácter biogénico en su parte sumergida, con la finalidad de facilitar la colonización del mismo por parte de especies marinas.</p> <p>Adopción de las medidas necesarias para garantizar el</p>

	<p>cumplimiento del Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos. Se recomienda la realización de un estudio exhaustivo sobre afección del tráfico marítimo a cetáceos y los efectos de la contaminación acústica, con el fin de limitar el número de embarcaciones que pueden transitar la zona simultáneamente.</p> <p>Se realizará un control de la actividad náutico turística, mediante campaña de información para la prevención del tráfico marítimo en las zonas de especial interés para los cetáceos. Al igual que campañas de concienciación para navegantes, enfocados especialmente a las embarcaciones de recreo, con el fin de explicar el comportamiento a seguir en caso de avistamiento de cetáceos, en desarrollo del Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre.</p>
Vegetación terrestre	<p>Se llevará a cabo un mantenimiento adecuado de la vegetación durante los 2 primeros años de funcionamiento en las zonas de restauración ambiental de la Corta de la Gloria Este.</p> <p>Con el fin de minimizar el riesgo de incendio en las zonas con formaciones vegetales próximas al puerto, se señalarán adecuadamente dichas áreas y se determinarán las zonas más próximas para la toma de agua en caso de que se produjese un incendio o el establecimiento de hidrantes, si se considerase necesario.</p> <p>Durante la fase de funcionamiento, se limitará el acceso a las zonas con vegetación natural, con el fin de reducir las afecciones derivadas del aumento del número de visitantes. Estas zonas se señalarán adecuadamente, contarán con cartelería interpretativa y estarán debidamente vigiladas.</p>
Gestión de residuos	<p>Los edificios asociados al proyecto dispondrán de espacios y medios para extraer los residuos ordinarios generados en ellos de forma acorde con el sistema público de recogida de tal manera que se facilite la</p>

	<p>adecuada separación en origen de dichos residuos, la recogida selectiva de los mismos y su posterior gestión.</p>
Paisaje	<p>En las zonas verdes contempladas en el puerto deportivo se utilizarán especies autóctonas, de mínimo consumo hídrico y concordantes con el paisaje originario.</p> <p>Se considera fundamental que cualquier edificación que se proyecte no obstaculice sustancialmente la visual del mar desde la población.</p> <p>Para los edificios de nueva construcción, se definirán modelos arquitectónicos que se integren en su entorno y no generen impacto visual.</p> <p>Se procurará la utilización de materiales en consonancia con el cromatismo del paisaje circundante, especialmente de las áreas naturales o seminaturales vecinas.</p>
Patrimonio cultural	<p>Limitación del acceso de visitantes a las zonas más sensibles.</p> <p>Regulación del régimen de visitas.</p> <p>Acondicionamiento de un trayecto visitable debidamente delimitado e instalación de cartelería interpretativa.</p>
Medio socioeconómico	<p>Se fomentará la contratación de trabajadores vecinos de Portmán y de la Unión, tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento, a fin de potenciar la economía del lugar y una mayor integración de la población local en el proyecto.</p> <p>Se dará prioridad a las actividades pesqueras a los usuarios del puerto, por su valor etnográfico y cultural.</p> <p>Se fomentará la integración y participación de la población local en las actividades deportivas y lúdicas del puerto, mediante condiciones ventajosas.</p>

e. Descripción del Programa de Vigilancia Ambiental propuesto por el promotor.- El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas, (páginas 209-222). A dicho programa de vigilancia ambiental se incorporará

el seguimiento y control de la eficacia de las medidas señaladas en el apartado 5. Condiciones al proyecto de esta declaración, así como la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que se superan los impactos previstos o si son insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La vigilancia ambiental contempla la fase previa a la ejecución de la obra, la fase de ejecución y la de explotación.

Para cada una de las fases se han establecido de forma resumida los siguientes controles:

Actuaciones previas.- Diseño de la metodología de los posteriores trabajos de verificación y seguimiento, así como de los estadillos, destinados a recoger la información de forma sistematizada con la finalidad de efectuar tratamientos de datos en posteriores análisis comparativos y de tendencias.

Delimitación y señalización de las áreas de actuación.

Selección de puntos de acopio y vertido de materiales y de residuos.

Selección de áreas para la obtención de áridos.

Diseño de un programa de actuaciones ante emergencias, imprevistos y otros contingentes.

Los parámetros de calidad ambiental deben ajustarse a los preexistentes, proporcionados en la fase de caracterización ambiental de este estudio y en su defecto serán fijados por el especialista responsable, sin superar los valores de referencia que permita en cada caso la normativa legal vigente.

Las posibles incidencias detectadas, así como las medidas aplicadas para corregirlas se comunicaran al órgano administrativo responsable.

Al efecto de proceder a una adecuada inspección de la conducción, se estima que resulta preferible que la tubería sea

flotante en el máximo posible de su recorrido, limitando su parte sumergida a la necesaria para las propias operaciones de dragado y vertido y a la servidumbre de paso para embarcaciones que será necesario respetar hacia el puerto pesquero.

Actuaciones durante la fase de construcción.- Evitar depósitos de materiales sobrantes en las inmediaciones del área de proyecto.

Tratamiento y gestión adecuada de residuos en la construcción.

Control de materiales de canteras y de préstamo.

Limpieza en la retirada de instalaciones de obra al acabar.

Reducción de los niveles de ruido durante el día y la noche.

Seguridad en la navegación marítima.

Gestión de la calidad del aire.

Control de la calidad del agua marina (vertidos accidentales al medio marino).

Control de calidad de los vertidos de lixiviados al mar.

Control de la transparencia del agua.

Optimizar la ocupación de espacio en tierra y en la zona intermareal y dársena para minimizar y controlar la afección a las comunidades biológicas.

Protección del patrimonio arqueológico.

Actuaciones durante la fase de funcionamiento.- Estas actuaciones tendrán lugar durante el primer año de funcionamiento de la dársena deportiva y pesquera. Al finalizar las obras y concluido el primer año de funcionamiento se remitirá a la Dirección General del Medio Natural de la Región de Murcia (actualmente Dirección General de Medio Ambiente) informe sobre el resultado del PVA y propuesta de adopción de

nuevas medidas correctoras si se considerase necesario. El PVA será supervisado por el Servicio de Calidad Ambiental de la citada Dirección General. Las actuaciones a llevar a cabo serán las siguientes:

Tratamiento y gestión adecuada de residuos.

Reducción de los niveles de ruido durante el día y la noche.

Control de la calidad del agua marina.

Control de los sedimentos.

Evolución de la playa de la Bahía de Portmán.

Evolución de la vegetación marina.

Evolución de la vegetación terrestre en la zona minera restaurada.

Evolución de la pradera de *Posidonia oceánica* más próxima.

Seguimiento de cetáceos.

En el estudio de impacto ambiental se detalla la periodicidad y tipología de los informes técnicos a realizar dentro de este seguimiento ambiental, especificaciones que deberán ser respetadas y, en el caso de que se considere necesario, ampliadas.

El promotor deberá cumplir en su totalidad el programa de vigilancia ambiental y explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BORM en el que se publica la DIA.

5. Condiciones del proyecto

Se dará cumplimiento a todas aquellas medidas recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental de mayo de 2009 que no contradigan la presente Declaración de Impacto Ambiental. Asimismo, se adoptarán las siguientes:

A. Medidas para garantizar la compatibilidad de la actuación con la conservación de los valores naturales.

Conforme al informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de fecha 16 de noviembre de 2010:

- a) En relación con el Estudio sedimentológico y de la infauna, la propuesta planteada por la Dirección General de Transportes y Puertos debería ejecutarse tal como ha sido redactada, pero considerando aumentar el número de estaciones de muestreo, y con la obligación de incorporar, tanto para el estudio del sedimento como para el estudio de la infauna un tratamiento estadístico con las suficientes réplicas para que sea representativo (mínimo tres), y análisis multivariante de la información que se vaya obtenido. El objetivo es que se pueda detectar la variación en las condiciones ambientales en el entorno como consecuencia de la instalación del puerto. Para el estudio sedimentológico se plantea: 6 estaciones en la bahía (a diferente profundidad -10, -20 y -30) y otras 2 de control alejadas del puerto. Para el estudio de la comunidad de infauna se deberían seleccionar 6 estaciones en la bahía (a diferente profundidad -10, -20 y -30) y otras 2 de control.
- b) En relación con el Estudio de comunidades algales de biocenosis de roca se propone un muestreo únicamente visual que estime el porcentaje de cobertura de roca ocupada para las diferentes especies. Este estudio se haría conforme a la metodología visual y nº de estaciones propuesta por la Dirección General de Transportes y Puertos.
- c) El Plan de Vigilancia Ambiental deberá señalar mediante coordenadas UTM ETRS89 todas las estaciones de muestreo en las que se recojan datos del medio marino.

- d) Se deberá realizar un análisis de contaminantes en la etapa previa a la actuación, durante y a la finalización de la misma, en las especies cultivadas en las granjas (dorada y lubina), en aquellos órganos donde más se acumulen los contaminantes (metales) y en el músculo. Estos análisis deberían ser recogidos en el plan de vigilancia que se proponga realizar durante un tiempo determinado. No se ha considerado el seguimiento de grandes pelágicos cultivados (atún rojo), de los que todavía no se ha completado el ciclo comercialmente, ya que como se sabe su musculatura y órganos contienen estos metales como consecuencia de su biología.
- e) Además, en el primer informe relativo al Programa de Vigilancia Ambiental que se realice posteriormente a la ejecución del puerto quedará patente, mediante fotos, presupuesto etc., la utilización de pantallas o cortinas antiturbidez durante el dragado de la suficiente extensión como para asegurar que la turbidez se mantiene dentro del recinto que se forme.
- f) Asimismo deberá quedar reflejado en el Programa de Vigilancia Ambiental, la formación en aspectos ambientales del personal que trabaje en las maniobras de dragado y en la colocación de las pantallas antiturbidez, al objeto de evitar la dispersión de la suspensión que se origine. Esta formación debe quedar acreditada en el primer informe del Programa de Vigilancia Ambiental que se realice.

B. Medidas para la protección de la Calidad Ambiental.

B.1 Condiciones generales

- a) La ejecución del puerto deportivo está supeditada a la terminación de las obras del proyecto de regeneración y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, ya que

según define el propio proyecto, se prevé la utilización de la cinta transportadora empleada en la regeneración de la bahía para el transporte de los residuos mineros.

- b) Dada la estrecha relación que existe entre el proyecto de puerto deportivo y el proyecto de regeneración y adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, será necesario la planificación y seguimiento conjunto de los trabajos de ejecución de ambos proyectos. Esta planificación y seguimiento conjunto puede realizarse a través de la Comisión Técnica de Seguimiento cuya creación establece la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino del Proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán, en su apartado 5.1 (B.O.E. nº 45 de 22 de febrero de 2011), por lo que este órgano ambiental autonómico también recomienda su constitución.
- c) Dado que la Corta Minera Gloria Este debe contar con una concesión minera por parte del organismo competente en materia de minas, las actuaciones que se lleven a cabo en dicha corta deberán realizarse con los criterios que, en su caso, establezca dicho organismo y sean aprobados por el mismo.
- d) Se deberán tener en cuenta los efectos que las diferentes actuaciones que contempla el proyecto (las de dragado, las de acondicionamiento de la corta, en su caso, las de encauzamiento de la rambla,...) producirán sobre la calidad del medio marino y se adoptarán las medidas necesarias para posibilitar el cumplimiento de la legislación vigente en materia de aguas así como los objetivos de la planificación hidrológica en relación con la masa de agua afectada.

B.2. Medidas durante la fase de construcción

- a) La maquinaria utilizada durante los trabajos de construcción estará dotada de los medios necesarios para garantizar que los ruidos y las emisiones no superaran los valores establecidos en la normativa vigente.
- b) La gestión de los residuos producidos en la fase construcción se efectuará conforme al Estudio de Gestión de Residuos que se aportará junto al proyecto y que tendrá los contenidos establecidos en el artículo 4 del R.D. 105/2008 de 1 de febrero por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. En cualquier caso, la gestión de los residuos producidos se realizará con gestores autorizados, primando la reutilización y las operaciones de recuperación y valorización frente a la eliminación de los mismos. Previamente a su envío a gestor autorizado los residuos deberán almacenarse en condiciones seguridad e higiene, impidiendo que puedan contaminar el suelo y las aguas, cumpliéndose en el caso de residuos peligrosos con lo establecido en el R.D 833/88 de 20 de julio.
- c) Una vez finalizada la obra, se procederá a la retirada de las instalaciones portátiles, y al desmantelamiento y/o demolición de las instalaciones fijas, incluidas las cimentaciones. La gestión de los residuos producidos por la demolición de las instalaciones fijas y de la adecuación de los terrenos se incluirá en el citado Estudio de Gestión de Residuos.

B.3. Protección de la atmósfera.

- a) Se estabilizarán las pistas de acceso a las instalaciones (mediante compactación, u otro método) con la finalidad de evitar el levantamiento de polvo.
- b) 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 trasiego de vehículos y maquinaria, y 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.
- c) Se limitará la velocidad máxima de circulación por pistas y caminos de acceso a 20 Km/h y se instalarán las correspondientes señales verticales.
- d) 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.
- e) 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.

B.4. Protección del medio físico (suelos)

- a) Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la finalización de las obras, gestionando adecuadamente los residuos que se originen.
- b) Se evitará la formación de montañas o promontorios excesivamente elevados en los acopios temporales.
- c) Bajo ningún concepto se producirán vertidos de tierras ni de ningún otro elemento o residuo sólido o líquido procedentes de

las obras en las proximidades de las actuaciones sin la pertinente autorización.

- d) Los materiales necesarios para el desarrollo de la obra procederán de canteras o plantas de hormigón debidamente legalizadas.
- e) Nunca se permitirá el vertido o afección por movimientos de tierras sobre el mar, cauces y otras formaciones de drenaje natural de la zona.
- f) Se reutilizará el material procedente de excavaciones (tierra vegetal) para posibles rellenos y terraplenes. Las tierras sobrantes serán reutilizadas en obras debidamente autorizadas, o se llevarán a vertedero autorizado, pero nunca se verterán en zonas sin previa autorización ni en cauces de cualquier naturaleza.

B.5. Protección de las aguas y del sistema hidrológico.

- a) No se realizarán vertidos de aguas procedentes de cualquier proceso constructivo ni en las propias actuaciones o en sus inmediaciones, ni en cualquier formación de drenaje natural de las inmediaciones que forme parte del sistema hídrico superficial.
- b) En caso de ser precisa la presencia permanente de maquinaria en la zona durante la fase constructiva, se facilitará una zona de descanso de la maquinaria con las impermeabilizaciones necesarias, de modo que no afecte en caso de lluvias a las escorrentías de la zona.
- c) Deberán adoptarse todas las medidas necesarias para evitar cualquier tipo de vertido al mar.

B.6. Residuos

B.6.1. Fase de construcción

- a) La manipulación, transporte y almacenaje de los residuos procedentes del dragado de la dársena contaminados por metales pesados deberá realizarse de acuerdo a las prescripciones sobre residuos procedentes de la minería, en su caso.
- b) Deberá aplicarse un programa de muestreo y análisis de los materiales a dragar de forma que se garantice la correcta caracterización de estos sedimentos a lo largo de la ejecución del dragado.
- c) Según los resultados del programa anterior y en función del destino final de los residuos:
 - o Para aquellos residuos que no sean objeto de eliminación mediante depósito en vertedero se estará a lo establecido en el R.D. 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de la construcción y demolición.
 - Los caracterizados como inertes, podrán ser valorizados en obras de restauración, acondicionamiento o relleno, bajo las condiciones establecidas en el artículo 13 del R.D. 105/2008 de 1 de febrero.
 - En general los residuos no peligrosos, sino son utilizados conforme al punto anterior, deberán ser enviados a gestores autorizados para que proceda a la valorización de los mismos.
 - o Para otros residuos distintos a los anteriores se determinará la aplicabilidad del Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante su depósito en vertedero, en su caso.
 - o Todas las operaciones de gestión anteriormente enunciadas, deberán ser incluidas en el Estudio de

Gestión de Residuos que debe acompañar al proyecto, y que tendrá como mínimo los contenidos establecidos en el artículo 4 del R.D. 105/2008 de 1 de febrero por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. En cualquier caso, la gestión de los residuos producidos se realizará con gestores autorizados, primando la reutilización y las operaciones de recuperación y valorización frente a la eliminación de los mismos. Los residuos deberán almacenarse, previamente a su envío a gestor autorizado, en condiciones de seguridad e higiene, impidiendo que puedan contaminar el suelo y las aguas, cumpliéndose en el caso de residuos peligrosos con lo establecido en el R.D 833/88 de 20 de julio.

- d) En el caso de que estén incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1481/2001, las operaciones a ejecutar deberán contar con las autorizaciones ambientales autonómicas que correspondan en su caso.
- e) Durante las labores de dragado se realizarán las comprobaciones necesarias de los materiales conforme se vayan extrayendo.

B.6.2. Fase de funcionamiento

- a) Los residuos sólidos y líquidos que se generen durante las fases de ejecución y explotación de la actividad deberán ser almacenados de forma adecuada y serán entregados a gestor autorizado conforme a su naturaleza y características. Todo residuo potencialmente reciclable o valorizable, deberá ser destinado a estos fines, evitando su eliminación en todos los casos posibles.
- b) Deberá inscribirse en el Registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos de la Región de Murcia si su producción anual de residuos peligrosos no supera las 10 Tn.

- c) Se habilitará un servicio de recogida de aceites usados, otros residuos contaminantes y basuras sólidas segregadas (“punto verde”) y un contrato con empresa(s) gestora(s) de residuos para la retirada de los recipientes de almacenamiento del varadero y tratamiento definitivo.

C. Otras Medidas.

- a) Se deberá elaborar un Plan de Contingencias por contaminación marina accidental que deberá ser presentado para informe en la Capitanía Marítima. Asimismo, deberá contar con Protocolo de actuación, personal designado y medios absorbentes para la recogida de vertidos accidentales a la lámina de agua.
- b) Se estará a lo dispuesto por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales en su informe de fecha 15 de abril de 2010. En dicho informe se establece que en ningún caso la ejecución del proyecto deberá afectar al Bien de Interés Cultural de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión, debiendo señalizarse en el terreno los límites del BIC para evitar cualquier tipo de afección durante la fase de obras. Respecto a la conservación e integración en el proyecto de las instalaciones del antiguo puerto pesquero, la lonja, el Club Náutico y el muelle del carbón, cualquier intervención que se realice en dichos elementos deberá ir encaminada a su conservación, evitando actuaciones que distorsionen o desvirtúen sus valores culturales. Asimismo, se deberá realizar un estudio sobre el patrimonio en la ampliación del trazado de la cinta transportadora desde la Corta de San José hasta la Corta Gloria Este, y a la luz de los resultados de este estudio, deberán incorporarse las medidas de corrección de impacto que se estimen

necesarias para la protección del patrimonio cultural. Este estudio deberá ser realizado por un técnico arqueólogo autorizado, por la DG Bellas Artes y Bienes Culturales, a propuesta de los interesados. En este estudio se deberán analizar las dos opciones planteadas en el EslA. En relación al resto del trazado de la cinta transportadora (desde su origen hasta la Corta San Jose) deberán aplicarse las medidas previstas en el programa de corrección de impacto incluido en el Proyecto de Regeneración y Adecuación Ambiental de la Bahía de Portmán. Respecto al ámbito marino, se considera necesario efectuar un seguimiento arqueológico de los dragados para garantizar que éstos no afectan al depósito marino inalterado. Por último, se deberá contar con supervisión arqueológica de todo el proyecto.

- c) Se estará a lo dispuesto en el informe de la Confederación Hidrográfica del Segura de fecha 21 de octubre de 2010 que exige la preceptiva autorización para el encauzamiento de la Rambla de la Sierra Minera Oeste o del Infierno.

D. Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental debe garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como en los informes emitidos por las diferentes Administraciones públicas y documentos de ampliación y subsanación de datos posteriores descritos anteriormente, especialmente las indicadas en el informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de fecha 16 de noviembre de 2010 relativas a estaciones de muestreo, análisis de contaminantes, medidas antiturbidez y formación ambiental del personal que permita tener un profundo conocimiento del estado, evolución del medio

marino en la zona afectada por el proyecto, así como las incluidas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Finalmente el Programa de Vigilancia Ambiental propuesto por el promotor, se completará con las disposiciones sobre seguimiento incluidas en el RD 975/2009, relativo a la gestión de los residuos mineros.

6. Conclusión

En consecuencia con todo lo anterior, la Dirección General de Medio Ambiente formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de Puerto Deportivo en la Bahía de Portmán, término municipal de La Unión (Murcia), concluyendo que la alternativa 1 permite la construcción del puerto deportivo de manera adecuada ambientalmente, con los controles y medidas propuestos por el promotor y las condiciones establecidas en el apartado 5 de esta Resolución.

Lo que se hace público de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Transportes y Puertos para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Murcia, 14 de noviembre de 2011

La Directora General de Medio Ambiente



Fdo.: Teresa María Navarro Caballero