

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**16775** *Resolución de 9 de diciembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de Astican naciente, Las Palmas (Canarias)».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 13 de febrero de 2020, tiene entrada en esta Dirección General escrito de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN naciente. Las Palmas (Canarias)».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El proyecto consiste en la construcción y explotación de un dique seco anexo al muelle este de ASTICAN, con el objeto de satisfacer la demanda de unidades de alto tonelaje, con peso y dimensiones superiores a las que actualmente se pueden varar en ASTICAN (capacidad máxima de 36.000 t de peso muerto), ampliando dicha capacidad hasta las 95.000 t de peso muerto). Se trata de una ampliación de la superficie dedicada a reparación en 33.051,44 m<sup>2</sup>, de los cuales 21.693,94 m<sup>2</sup> se corresponderán con la superficie de terrenos (dique seco y explanada) y 11.364,50 m<sup>2</sup> a la superficie de lámina de agua para atraque (con línea de atraque comprendida entre 324-357 metros lineales y manga de atraque a ocupar en la lámina de agua de 35 metros). El nuevo dique seco formará parte de la misma unidad de explotación que gestiona desde hace más de cuatro décadas ASTICAN en la parcela de referencia, destinada al mantenimiento y reparación naval. Se trata de un dique seco de «gravedad», formado por una estructura constituida por cajones flotantes de hormigón armado en forma de «U», susceptibles de ser desplazados o removidos en determinadas circunstancias.

En la zona a ampliar se incluirían las instalaciones propias de este tipo de espacios de actividad de astilleros (galerías de instalaciones, fosos de reparación, edificaciones auxiliares, urbanización, sistemas de gestión de atraques, de compuertas y similares, etc). La actuación requerirá de un dragado de unos 120.000 m<sup>3</sup> y la afección de una superficie de fondo de unos 39.600 m<sup>2</sup>.

Las Alternativas analizadas son las siguientes: alternativa 0 (no ejecución del proyecto), alternativa 1 (Proyecto Básico), alternativa 2 (Modificado 1), alternativa 3 (Modificado 2) y alternativa 4 (Posible Proyecto de Ejecución); todas ellas, menos la alternativa 0, están basadas en cambios del diseño de construcción del dique seco, al localizarse todas en el mismo emplazamiento. Finalmente, las alternativas seleccionadas para la ejecución del proyecto son la Alternativa 3 (Modificado 2) y la Alternativa 4 (Posible Proyecto de Ejecución), siendo la principal diferencia entre ellas la superficie de dragado del fondo, 59.441 m<sup>3</sup> y 120.000 m<sup>3</sup>, respectivamente. La selección de alternativas en este caso no implica variaciones en los efectos ambientales del proyecto, según se recoge en el documento ambiental.

La zona de estudio se encuentra dentro del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, en el municipio homónimo, en el extremo nororiental de la isla de Gran Canaria. El ámbito de actuación se concreta en la lámina de agua anexa al Muelle Este de ASTICAN (área A5 del Puerto de La Luz y de Las Palmas).

El promotor del proyecto es Astilleros Canarias S.A. (ASTICAN) y el órgano sustantivo es la Autoridad Portuaria de Las Palmas, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Con fecha 12 de marzo de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad. Gobierno de Canarias.	No.
Agencia Canaria de Protección del Medio Natural. Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra El Cambio Climático y Planificación Territorial. Gobierno de Canarias.	No.
Asociación Canaria de Defensa de la Naturaleza (ASCAN).	No.
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.	Sí.
Cabildo Insular de Gran Canaria. Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico.	Sí.
Cabildo Insular de Gran Canaria. Servicio Medio Ambiente.	Sí.
Capitanía Marítima de Las Palmas.	No.
Centro Canario del Agua.	No.
Centro Oceanográfico de Canarias. Instituto Español de Oceanografía (IEO).	Sí*.
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.	No.
Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda. Gobierno de Canarias.	No.
Consejería de Sanidad. Gobierno de Canarias.	No.
Delegación del Gobierno en Canarias.	No.
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD).	No.
Dirección General de la Costa y el Mar. MITERD.	No.
Dirección General de Industria, Consejería de Consejería de Turismo, Industria y Comercio. Gobierno de Canarias.	No.
Dirección General de Infraestructura Turística. Consejería de Turismo, Industria y Comercio. Gobierno de Canarias.	No.
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias.	No.
Dirección General de Pesca. Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca. Gobierno de Canarias.	No.
Dirección General de Protección de la Naturaleza. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad. Gobierno de Canarias.	Sí**.
Dirección General de Seguridad y Emergencia. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad. Gobierno de Canarias.	No.
Ecologistas en Acción Canarias- Ben Magec.	No.
Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.	No.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Oficina Española del Cambio Climático (OECC). MITERD.	Sí.
Organización Ecologista Océana.	No.
Puertos Canarios. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Gobierno de Canarias.	No.
SEO BirdLife.	No.
Sociedad Estatal Aguas de las Cuencas de España (ACUAES).	No.
Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario.	No.
Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria.	No.
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. MITERD.	No.
Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. Dirección General de Marina Mercante. MITMA.	Sí.
Subdirección General de Residuos. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. MITERD.	No.

\* La respuesta procede del IEO.

\*\* Hay respuesta de la Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente de la Consejería de Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, organismo actual.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

Como se ha indicado, el proyecto tiene por objeto satisfacer la demanda de unidades de alto tonelaje, superiores a las que actualmente se pueden varar en ASTICAN, pasando de 36.000 t de peso muerto a 95.000 t de peso muerto.

Se amplía el plazo concesional por 25 años y se modifican sustancialmente ubicación y superficie ocupada por el dique seco. Se pretende una ampliación de la superficie de concesión en 33.051,44 m<sup>2</sup>, de los que 21.693,94 m<sup>2</sup> se ocuparán por el dique seco y explanada y 11.357,50 m<sup>2</sup> con superficie de lámina de agua para atraque (con línea de atraque de 324,5 m lineales y manga de atraque a ocupar en la lámina de agua de 35 m).

La construcción de esta infraestructura, tal y como destaca el Servicio de Patrimonio Histórico de la Consejería de Presidencia del Cabildo de Gran Canaria plantea la necesidad de dragar el fondo. Ello supondrá la destrucción de unos 80.000 m<sup>2</sup> y unos 120.000 m<sup>3</sup> de suelo en el fondo del mar.

La OECC indica que se han propuesto tres alternativas, además de la de no actuación (recogidas en el punto anterior de la presente propuesta de resolución), pero no se especifica cuál sería la más idónea. El promotor se limita a presentar los parámetros de seguimiento y establecer criterios de calidad de los sedimentos, calidad de suelos y afecciones a espacios y especies protegidos.

b) Ubicación del proyecto:

Según informa la Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias, la zona no se encuentra incluida en

ningún área protegida en virtud de la legislación internacional, europea, estatal o autonómica vigentes en materia de conservación medioambiental.

El espacio de la Red Natura 2000 más cercano al proyecto es la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES7010016 «Área Marina de la Isleta» a unos 2 km al este del área de actuación en su punto más cercano.

El pretendido proyecto tampoco coincide espacialmente con ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA); Reserva de la Biosfera; Área de Importancia para conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA); Espacio Natural Protegido, declarado al amparo de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias, ni se localizan Áreas Prioritarias de Reproducción, Alimentación, Dispersión y Concentración de las Especies Amenazadas de la Avifauna de la Comunidad Autónoma de Canarias (Orden de 15 de mayo de 2015). Por último, tampoco se localiza ningún hábitat de interés comunitario (HIC).

El mismo organismo también informa de que, de acuerdo con los mapas de distribución de especies amenazadas del Banco de Datos de la Biodiversidad, a unos 500 m al este de la zona del proyecto se ha localizado la especie *Caretta caretta* (tortuga boba) y 1 km al oeste, se ha localizado la especie *Theba grasseti* (caracol pintado de Gran Canaria).

Por otra parte, el Servicio de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Cabildo de Gran Canaria, señala que en el documento ambiental se plantea el posible uso de materiales procedentes de la cantera de La Isleta, en la que en el sector denominado cantera de la Esfinge y en el año 2015 se constató la existencia de un yacimiento paleontológico de conchas marinas fósiles, un depósito marino fosilífero asociado a pillow-lavas de edad de 4.2 Ma 40Ar/39Ar, extraordinariamente rico en conchas del gasterópodo *Jantina typica*, una especie fósil del Mioceno temprano. También se ha constatado un afloramiento de bivalvos en posición de vida de la especie marina *Lutraria oblonga* (en la vertiente noroeste de la cantera de La Esfinge).

Además, el mismo organismo, apunta que la cantera de La Esfinge en La Isleta y los depósitos marinos fosilíferos que en ella se localizan, se ubican dentro de los límites de la Zona Periférica de Protección (ZPP) del Paisaje Protegido de La Isleta, incluido en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, con código C-22. La ZPP fue establecida por la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias. La Ley 11/1999 también estableció la clasificación de la ZPP como suelo urbanizable, y la autorización de actividades extractivas con destino a obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria. Por su parte, el Plan Especial del Paisaje Protegido de La Isleta también recoge la autorización de actividades extractivas con destino a obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria, y la clasificación como suelo urbanizable. Ambas normas son anteriores a la constatación en la ZPP y en la cantera que acoge, de depósitos marinos fosilíferos de relevancia científica.

El Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria indica que, consultado el Inventario Arqueológico de Gran Canaria, el Inventario de Bienes Inmuebles de Interés Etnográfico de la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC) y el sistema MAPA, se determina que no existen bienes del Patrimonio Cultural en el ámbito concreto donde se desarrollará el proyecto de construcción del dique seco. No obstante, existe en las cercanías un yacimiento arqueológico subacuático registrado en el Inventario Arqueológico de Gran Canaria con el código 16058.

En este sentido, apunta el organismo, la presencia o existencia del patrimonio cultural subacuático, y sobre todo el relacionado con restos de embarcaciones históricas, es un hecho circunstancial asociado generalmente a accidentes, contiendas bélicas, asaltos u otros factores contingentes. Este hecho se puede convertir en reiterativo en un puerto con varios siglos de historia y con gran actividad naval como es el de Las Palmas, por lo que su potencial arqueológico es alto.

El ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria indica que al emplazamiento de la edificación y su entorno más cercano se le aplica el régimen urbanístico de espacio marítimo adjunto a un Suelo Urbano Consolidado en el Plan General de Ordenación de

Las Palmas de Gran Canaria en vigor (Aprobado en COTMAC el 29/10/2012. BOC de 12/12/2012), concretándose en el régimen del Sistema General Portuario (SG-P). Las determinaciones aplicables a éste se remiten a la normativa regulada en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas. De acuerdo a la misma, no se observan incoherencias con la ordenación urbanística en cuanto a los usos del suelo y las obras asociadas. Se constata la coherencia con la evaluación ambiental que se establece en el Plan General para la Unidad en que se integra la parcela (UAM-007. Área portuaria de Las Palmas), así como las medidas ambientales que para la misma de determinan. Apunta además la conformidad del proyecto con la normativa urbanística de aplicación; extensible al documento de Modificación del Plan General de Ordenación (PGO) en sus Normas de Ordenación Pormenorizada en trámite (Aprobación inicial de 26 de octubre de 2018).

c) Características del potencial impacto:

Espacios protegidos. Como señala la Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias, el proyecto de construcción del dique se localiza en un entorno muy antropizado, como es el interior del Puerto de Las Palmas, por lo que la ejecución de la obra no debería afectar áreas naturales protegidas, hábitats naturales o especies silvestres, especialmente las protegidas.

Biodiversidad marina. La Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente añade que la «actividad astilleros» ocasiona un impacto sobre la biodiversidad marina que no ha sido valorado en el documento: la industria de reparación, limpieza y mantenimiento de plataformas y barcos perforadores contribuye a la introducción de especies exóticas marinas. Deberían incluirse medidas de limpieza y desparasitación de estas estructuras antes de su llegada a las Islas Canarias, aspecto no contemplado en el documento analizado. Relacionado con lo anterior, no se describe en el documento cual es la gestión de los materiales biológicos que viajan como 'epilíticas' en estas estructuras o de forma asociada (nadando o en las aguas de lastre).

Atmósfera y cambio climático. La Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente, estima que el documento ambiental debería haber considerado, al menos, los aspectos referidos a mitigación y adaptación al cambio climático del proyecto. Se han incluido algunos de ellos, pero deberían ampliarse. En cuanto a las medidas de adaptación, indica que Canarias dispone de proyecciones climáticas regionalizadas de alta resolución que convendría utilizar a los efectos de la evaluación del fenómeno del cambio climático en el marco de cualquier evaluación de impacto ambiental. La mayoría de las proyecciones de cambio climático para Canarias coinciden en que, entre otros efectos, se producirán incrementos en la temperatura las precipitaciones serán más espaciadas e intensas, los periodos de sequía se ampliarán y es previsible que se incremente la frecuencia de tormentas tropicales. Asimismo, se seguirá produciendo un progresivo incremento en el nivel del mar. Por lo tanto, el documento ambiental de proyecto debería haber justificado que la solución propuesta ha previsto dichos efectos, al menos en el horizonte temporal de la fase de funcionamiento del proyecto, y que se han adoptado medidas para minimizar su incidencia potencial negativa o, en su caso, que no se prevén afecciones significativas por los riesgos previstos en las proyecciones de cambio climático.

El organismo autonómico apunta que la propia actividad de explotación del astillero es muy contaminante, dado que durante los procesos de construcción, reparación o limpieza de buques produce la liberación al medio ambiente de plomo, mercurio, cobre y otros metales, TBT, policlorobifenilos (PCB), hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH), compuestos clorados, gases de efecto invernadero y contaminantes; otras sustancias como fluidos de motores (aceites), fluidos hidráulicos, lubricantes y anticongelantes.

Aguas. La Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente, recalca que el principal impacto de la ejecución de la obra de dique seco se produce sobre la calidad del agua marina en el entorno. El documento ambiental no aclara qué medidas se tomarán para hacer el seguimiento del impacto y para minimizarlo; que se trate de una

zona antropizada no justifica que no se tomen todas las medidas ambientales necesarias para mantener la calidad del agua en las mejores condiciones.

Además, esa Dirección General destaca que, de acuerdo con la información del documento, los sedimentos existentes en el área del proyecto están contaminados por sustancias peligrosas para la vida marina, especialmente tributilo de estaño (TBT) e hidrocarburos cuyas concentraciones son muy altas, considerándose sedimentos peligrosos. En el documento ambiental se propone el dragado, acopio y método de confinamiento para estos materiales que quedarán incluidos dentro de la estructura de la obra, en concreto, acopio de sedimentos en el fondo, en el sector norte; sin embargo, no se aclara cómo se va a evitar la dispersión de estos materiales contaminantes finos. Se consideraría mejor estrategia el dragado y acumulación fuera del agua, para evitar la dispersión.

Según ese organismo, este tipo de actividad debe ser sometida a una monitorización ambiental exhaustiva; sin embargo, los análisis y medidas ambientales realizados han sido hechos en los últimos años (desde 2014-15 a la actualidad) sin aportarse series de datos temporales de los potenciales focos contaminantes y de sus medios receptores, a pesar de que la actividad de este astillero se remonta al año 1974.

En cuanto a los residuos generados durante el servicio de los buques, así como en sus operaciones de mantenimiento y limpieza, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los del cargamento (residuos MARPOL), el mencionado organismo indica que el documento ambiental incurre en contradicciones y no aporta los datos suficientes acerca de su gestión.

Geodiversidad. El Servicio de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Cabildo de Gran Canaria, señala que no se hace ninguna referencia a la posible afección sobre los depósitos fosilíferos marinos de la cantera de La Isleta mencionados en el punto de ubicación. Su destrucción supondría la pérdida de un muy valioso recurso científico. El informe de ese servicio concluye que se hace necesario evitar el impacto negativo irreversible que supondría la destrucción de los depósitos marinos fosilíferos de la cantera de La Esfinge-cantera de la Isleta por extracción de materiales destinados al dique seco anexo al muelle de ASTICAN. Por ello, se considera necesaria una alternativa de actuación para evitar la destrucción irreversible de los depósitos marinos fosilíferos de la cantera y procurar su preservación. Con anterioridad a cualquier nueva extracción de materiales, geólogos y paleontólogos expertos deberían documentar pormenorizada y perfectamente los depósitos marinos fosilíferos y determinar medidas para su conservación. Cualquier nueva extracción de materiales que se realice se deberá ajustar a tales medidas de conservación y habrá de desarrollarse bajo la observación de un experto que pueda identificar la aparición de nuevos depósitos fosilíferos.

En opinión de ese Servicio, la existencia de normativas anteriores a la constatación en la ZPP de depósitos marinos fosilíferos de relevancia científica (mencionadas en el apartado de localización), que recogen la clasificación de la ZPP como suelo urbanizable, y la autorización de actividades extractivas con destino a obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria, no puede justificar la destrucción irreversible de un singular depósito fosilífero marino de valor muy alto como recurso científico y que acredita al lugar como de relevante interés para la geodiversidad insular.

Patrimonio cultural. El Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria indica que no se ha realizado un estudio concreto que evalúe sobre el terreno la existencia o ausencia de elementos arqueológicos sumergidos en el ámbito de afección del proyecto. Por ello, ese Servicio considera que el documento no reúne la suficiente información para determinar de manera pormenorizada y fehaciente la incidencia de las actuaciones sobre el patrimonio cultural subacuático. Por tanto, la información es insuficiente para garantizar la protección del Patrimonio Cultural hasta que se incorpore un estudio patrimonial por parte de personal titulado y cualificado, basado en una prospección arqueológica intensiva (con sondeos en las zonas donde exista cobertura sedimentaria) que determine la existencia o no de bienes del patrimonio cultural canario en el ámbito de actuación y que proponga, en su caso, las medidas necesarias para evitar su afección. Entre estas medidas ha de contemplarse necesariamente el control arqueológico continuado, según lo

expresado en la ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias, de las obras de dragado. El estudio patrimonial deberá abarcar la totalidad del ámbito subacuático afectado por el proyecto.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN naciente. Las Palmas (Canarias)», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente (...)» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN naciente. Las Palmas (Canarias)», al no poderse garantizar que no tendrán lugar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)).

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 9 de diciembre de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

## Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN naciente

