

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**15348** *Resolución de 4 de diciembre de 2017, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Implantación del Astillero 4.0 en Navantia-Ferrol.*

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

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

El proyecto Implantación del Astillero 4.0 en Navantia-Ferrol se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) los proyectos comprendidos en el anexo II de la Ley de evaluación ambiental. Las características del proyecto hacen que se pueda encuadrar en varios supuestos simultáneamente:

- All.5.c) Astilleros.
- All.3.d) Extracción de materiales mediante dragados marinos excepto cuando el objeto del proyecto sea mantener las condiciones hidrodinámicas o de navegabilidad.
- All.9.k) Proyectos para ganar tierras al mar siempre que suponga una superficie superior a cinco hectáreas.

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

#### 1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es incrementar el nivel de eficiencia y competitividad del actual astillero Navantia-Ferrol mediante la modernización de las instalaciones y de los procesos productivos. Se prevé concentrar los espacios dedicados al área de construcción para reducir los tiempos y costes en el movimiento de personal y materiales, y eliminar la duplicación de servicios e instalaciones auxiliares. Para ello, se plantea la construcción del Astillero 4.0, cuyo elemento clave será un dique seco para la construcción de buques, que sustituirá al proceso actual de construcción en grada, más lento y costoso.

Además se proyectan las siguientes actuaciones:

- Tres muelles auxiliares próximos al dique.
- Relleno de las gradas de construcción para incrementar la capacidad de los talleres de elaborado existentes.
- Dragado para proporcionar calado a los nuevos muelles y para el acceso al dique.
- Caminos de rodadura para grúas que permitan la circulación de las grúas necesarias para las distintas operaciones.

Obras y elementos de amarre: bolardos en el cantil de los muelles y chigres en el dique seco par el guiado del buque.

Instalaciones y servicios: Redes de diferente tipo (gas, electricidad, agua dulce, etc.), edificaciones e instalaciones auxiliares (caseta de control, central convertidora, etc.).

Traslado al Astillero 4.0 de los talleres y actividades de armamento situados actualmente en el extremo opuesto del astillero, y de los edificios de dirección y oficinas.

Cubrición de las distintas zonas de trabajo mediante naves.

El promotor plantea tres alternativas, además de la alternativa cero o de no actuación para la configuración del Astillero 4.0. Esas tres alternativas tienen en común la concentración de las nuevas instalaciones en la Campa Este (donde actualmente se localizan las gradas de construcción), la sustitución del sistema de construcción en grada por la construcción en dique y la distribución racional de las nuevas naves de fabricación para optimizar los procesos. Las alternativas se diferencian en las cotas de las naves de fabricación, las dimensiones de las grúas pórtico y las dimensiones de las grúas de cubrición, las longitudes de los muelles, las dimensiones del dique la superficie ganada al mar y los movimientos de tierra asociados. El promotor se decanta por la alternativa 3 porque con ella se consigue reducir la ocupación de la lámina de agua y reducir las dimensiones del dique y la altura de la grúa pórtico y de las naves de cubrición de las instalaciones; aunque supone mayor volumen de dragado y mayor necesidad de escollera.

El proyecto contempla la ejecución de un nuevo acceso al astillero por el este, desde la autovía situada al norte, ejecutado sobre terrenos ganados al mar en el ángulo noroeste de la colindante ensenada de Caranza. Para su ejecución será necesario realizar un relleno protegido con una mota de pedraplén y escollera colocada; prolongar la canalización existente en la desembocadura del regato do Tronco, y el alivio del nuevo tanque de tormentas en ejecución en la zona.

El Astillero 4.0 se ubicará en las instalaciones de Navantia-Ferrol, en la denominada Campa Este del astillero, junto con las actuales gradas de construcción y celdas de prefabricación. El astillero de Navantia-Ferrol se localiza en el municipio de Ferrol, al norte de la provincia de A Coruña, en la Comunidad Autónoma de Galicia.

El promotor del proyecto es Navantia y el órgano sustantivo es Puertos del Estado, perteneciente al Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 12 de abril de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 26 de mayo de 2017 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia. . . . .	X
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina <sup>1</sup> de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	X
Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca y Medio Ambiente. . . . .	X
Dirección General de Infraestructura. Ministerio de Defensa. . . . .	-
Subdelegación de Gobierno en A Coruña. . . . .	X

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia. ....	–
Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras <sup>2</sup> de la Xunta de Galicia. ....	X
Augas de Galicia de la Xunta de Galicia. ....	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia. ....	X
Dirección General de Desarrollo Pesquero de la Consejería del Mar de la Xunta de Galicia. ....	–
Dirección General de Movilidad <sup>3</sup> de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia. ....	–
Ayuntamiento de Ferrol (A Coruña). ....	X
Ayuntamiento de Fene (A Coruña). ....	X
Ayuntamiento de Mugarodos (A Coruña). ....	–
Ayuntamiento de Narón (A Coruña). ....	–
Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA). ....	–
Federación Ecoloxista Galega (FEG). ....	–
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN-Ferrol). ....	–
Asociación Galega de Mariscadoras/es (AGAMAR). ....	–

<sup>1</sup> En la actualidad Subdirección General para la Protección del Mar.

<sup>2</sup> En la actualidad Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

<sup>3</sup> En la actualidad depende de la Consellería de Infraestructuras y Vivienda.

A continuación se resumen los aspectos más relevantes de las contestaciones de aquellos organismos que han emitido informe:

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca y Medio Ambiente considera que la documentación ambiental resulta excesivamente somera en relación a la identificación y análisis de las repercusiones ambientales del proyecto y detalla las cuestiones que echa en falta (cartografía de naturaleza de fondos y comunidades biológicas, estudio de afección a la hidrodinámica de la ría o descripción de la potencial zona de vertido).

Estima necesario una explicación más detallada de las posibles causas de impactos tanto en fase de obra como de uso y de las medidas que se adoptarán para minimizarlos. Destaca los aspectos que más le preocupan, como la gestión de los residuos, las aguas de escorrentía y los efectos de la turbidez generada durante el dragado, y los episodios de contaminación durante la explotación.

Señala que las medidas que se planteen deberán estar adecuadamente descritas y valoradas y que deberán incluirse en los documentos del proyecto (incluidos pliego y presupuesto). También considera necesario definir un plan de vigilancia ambiental que se centre en los principales impactos, como aquellos derivados del dragado.

Respecto a las afecciones sobre el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) indica que no puede informar sobre su ocupación porque la documentación presentada no se ajusta a lo requerido en la legislación sectorial. A pesar de ello, realiza una serie de observaciones al respecto que se deberán tener en cuenta, entre las que cabe destacar, además de las autorizaciones pertinentes, la solicitud de afectación al dominio público portuario del tramo de costa de Caranza en su día desafectado o la posible medida compensatoria de regeneración de arena de otro tramo de costa por la posible afección al arenal existente.

En cuanto al dragado previsto considera necesario, antes de la ejecución del proyecto, una nueva caracterización de los sedimentos a dragar de acuerdo con las Directrices para

la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre, aprobadas por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas en 2015, cuyo resultado determinará las opciones de gestión, las medidas preventivas y el PVA necesario. Señala también que los trabajos de dragado y el posible vertido al mar del material dragado deberán cumplir con la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino y con el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Puertos y de la Marina Mercante y detalla las autorizaciones que será preciso obtener en función de dónde se realicen.

Termina su informe indicando que el proyecto deberá contar con el correspondiente informe de compatibilidad con los objetivos ambientales de la Demarcación Marina noratlántica (Ley 41/2010); deberá cumplir con lo establecido en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral, y por el Reglamento General de Costas (RD 876/2014, de 10 de octubre). Asimismo insta a que se tenga en cuenta en el Plan Interior Marítimo de contingencias por contaminación marina accidental (Real Decreto 1695/2012).

La Subdelegación del Gobierno en A Coruña adjunta informe del Área de Agricultura y Pesca y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.

El Área de Agricultura y Pesca opina que el proyecto no causará un incremento significativo ni de las emisiones a la atmósfera, ni de vertidos a cauces públicos o al litoral, ni en la generación de residuos, ni en la utilización de los recursos naturales, ni afección a espacios de la Red Natura 2000. Por ello, informa que el proyecto no debería causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia indica que ninguna de las alternativas planteadas va a causar afección sobre la conservación o explotación del dominio público viario de la carretera estatal FE-14 (la más próxima a la zona de actuación). Por ello considera que no existe inconveniente alguno en la ejecución de cualquiera de las alternativas del proyecto.

El Instituto de Estudios del Territorio de la Xunta de Galicia indica que el astillero de Navantia en Ferrol carece de valor paisajístico, aunque es un elemento importante del paisaje de la ría de Ferrol, visible desde gran parte del interior de la ría y desde los montes que la cierran. Informa que el entorno del astillero forma parte de la comarca paisajística Golfo Ártabro Litoral, en el gran área paisajística Golfo Ártabro, incluida en el Catálogo de los Paisajes de Galicia, aprobado por el Decreto 119/2016, de 28 de julio.

El Instituto de Estudios del Territorio considera que la remodelación de los astilleros va a suponer un cambio notable en el paisaje de la zona, dado que favorecerá la integración visual y paisajística de las instalaciones en el conjunto marítimo del que forma parte, tanto en lo referente a la fachada litoral como en el perfil costero de este tramo de la ría de Ferrol. Identifica como principal impacto paisajístico la presencia de las nuevas naves debido a su elevada altura y recomienda una serie de medidas para la integración del nuevo astillero en el entorno.

Finalmente indica que, en caso de decidirse el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, el estudio de impacto ambiental deberá incorporar un estudio de impacto e integración paisajística, conforme a lo establecido en la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia señala que la ría de Ferrol guarda en sus costas vestigios de su actividad como puerto de defensa y de su actividad en la construcción naval. Destaca el alto potencial arqueológico de toda la costa gallega, debido al alto índice de naufragios acontecidos. Por ello, para valorar la posible afección del dragado y vertido sobre los potenciales elementos del patrimonio arqueológico subacuático, recomienda la elaboración de estudios específicos en la fase de elaboración del proyecto, cuyo contenido relaciona. También considera necesario realizar prospecciones arqueológicas subacuáticas de las áreas objeto de dragado, vertido y obras que puedan afectar a elementos patrimoniales subacuáticos, lo que implica la presentación de un proyecto específico al respecto que deberá ser autorizado por esa Dirección General.

Por otro lado, informa que las obras de acceso al nuevo astillero afectan al Camino de Santiago (Camino Inglés), catalogado territorio histórico en el Catálogo del patrimonio cultural de Galicia. y cuya delimitación establece el Decreto 110/2014, del 4 de septiembre. Por ello, señala la necesidad de que se presente una documentación específica que evalúe la afección al Camino de Santiago cuyo contenido proporciona.

Acaba su informe estableciendo que el proyecto de referencia deberá ser informado por esa Dirección General, la cual podrá establecer las medidas que estime necesarias para salvaguardar el patrimonio cultural gallego.

El Ayuntamiento de Ferrol analiza si el contenido de la documentación presentada se ajusta a lo establecido en el artículo 45.1 de la Ley 21/2013 y detecta las siguientes carencias:

Justificación con datos concretos y suficientes de que el proyecto no tendrá efectos adversos significativos sobre el medio ambiente (por suponer un incremento de emisiones, de vertidos, de generación de residuos, de la utilización de recursos o por afecciones indirectas a espacios Red Natura 2000 y a patrimonio cultural).

Mayor detalle de las características del proyecto y el arqueo de los buques que se van a construir.

Integración en alguna de las alternativas planteadas de la instalación del nuevo aparcamiento dentro del espacio del que ya dispone Navantia y eliminación del acceso que se propone por el Este.

Justificación de la necesidad del aparcamiento proyectado (con esas dimensiones) y del nuevo acceso (cuando ya existe uno). Justificación de que esas instalaciones, en caso de ser necesarias, se tengan que hacer en terrenos ganados al mar y no se puedan integrar en los existentes o proyectados a partir de zonas previamente alteradas

Evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Zona de Especial Conservación (ZEC) Costa Ártabra y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Costa de Ferrolterra-Valdoviño.

Identificación y caracterización adecuada de impactos y una propuesta de medidas concretas para prevenirlos, reducirlos y en su caso compensarlos.

El Ayuntamiento de Ferrol concluye que la documentación presentada es insuficiente para garantizar que la ampliación propuesta se pueda llevar a cabo con las garantías ambientales necesarias y con los menores impactos para el medio, por lo que considera necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El Ayuntamiento de Fene considera que la alternativa elegida es la que generará los efectos menos significativos sobre las mareas, la hidrodinámica en la ensenada de Caranza y su entorno y en la renovación del agua. Opina que su ocupación en planta puede reducirse modificando la planta del acceso en la zona de enlace a tierra. También apunta que la ocupación de la zona de aparcamiento y el acceso requerirá la prolongación de los actuales desagües de las canalizaciones que drenan la cuenca urbana de Ferrol vertiente hacia el río Tronco.

En cuanto al inventario del medio, echa en falta el análisis de la variación de las corrientes de mareas en la fase de explotación del astillero, aunque estima que la afección sobre la hidrodinámica de la ensenada de Caranza será mínima. También echa en falta la consideración de los efectos del cambio climático en la subida del nivel del mar, que puede afectar entre otros a la cota de coronación de muelles y de rasante de plataformas.

El ayuntamiento de Fene no aprecia afección directa a los bancos marisqueros de la ría. No obstante insta que se adopten medidas de minoración de la dispersión de material durante las obras para evitar la afección a los bancos marisqueros de Carranza, As Pías y de Fene y Mugardos.

Considera que la nave de cubrición del nuevo dique, dadas sus dimensiones, originará un fuerte impacto visual desde Caranza y desde toda la margen sur de la ría de Ferrol, que debe ser analizado en detalle (estudio de colores y simulación de formas) para su mejor integración posible. Destaca también los efectos de la nave de cubrición sobre el

soleamiento de otros edificios, como la Escuela de Energía y Propulsión de la Armada, y sobre las condiciones de viento en los edificios más próximos del barrio de Tejeras.

Además, el Ayuntamiento de Fene considera que la reordenación de accesos debida al traslado de las instalaciones y actividades hacia la ensenada de Caranza afectará al tráfico rodado exterior. Por ello, para evitar colapsos de tráfico, estima necesario realizar un estudio de los tráfico previstos en función de las zonas de residencia de trabajadores, de las previsiones y sinergias para, en su caso, prever con tiempo suficiente las acciones necesarias de adecuación de los viales confluyentes hacia el nuevo acceso.

En cuanto al desplazamiento de los edificios de dirección y oficinas previsto, echa en falta información sobre qué pasará con los antiguos edificios y sugiere solicitar a Navantia una propuesta de nuevos usos o el compromiso de un programa de mantenimiento y conservación.

Por otra parte, considera necesario un análisis de los efectos sociales y económicos durante la ejecución de las obras, periodo en el cual el astillero sólo funcionará para reparaciones.

Sobre las medidas de integración ambiental opina que son muy genéricas, en especial las relativas a la calidad de las aguas, a los recursos marinos y al patrimonio, por lo que considera que se deberá estar a lo que establezcan los organismos competentes. Estima que el PVA deberá ser concretado en la autorización de final de obras, haciendo especial hincapié en que el seguimiento ha de ser flexible y adaptado a los efectos producidos, con una rápida capacidad de respuesta ante incidencias e imprevistos.

En cuanto al encaje del proyecto en la Ley 21/2013 opina que la documentación presentada no realiza un análisis correcto. Opina que las obras de transformación del astillero están contenidas al menos en varios supuestos del anexo II (5.c y 9.k) de la citada ley, por lo que estima que no se puede obviar el posible sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria, dadas la características y efectos de alguna de las acciones del proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia comunica en su informe que el proyecto no se localiza dentro de ningún espacio natural protegido, ni afecta a ningún espacio Red Natura 2000, ni ocupa terrenos incluidos en el Inventario de Humedales de Galicia. Tampoco afecta a ningún árbol o formación incluido en el Catálogo gallego de árboles singulares. En su informe aporta la relación de especies con posible presencia en la zona, así como los planes de gestión, conservación y recuperación de especies de fauna y flora aplicables en la zona de obras: Plan de gestión del lobo en Galicia, y Plan de recuperación de la subespecie lusitánica del escribano palustre (*Emberiza schoeniclus*).

Según el análisis realizado por el Servicio de Conservación de la Naturaleza de A Coruña, se debería mejorar el inventario de los hábitats presentes y se debería aportar cartografía que los represente adecuadamente en las zonas de dragado, relleno, etc. Respecto a las especies presentes, el documento ambiental debería haber presentado un inventario de todos los grupos (aves, mamíferos, insectos, reptiles, plantas, etc) especificando el grado de protección de cada una de ellas, así como su distribución, añadiendo su susceptibilidad a afecciones durante la fase de obra y de uso del proyecto. A partir de la correcta identificación de hábitats y especies se deberían revisar todos los apartados del documento en la medida en que las obras sean susceptibles de provocar afecciones sobre el estado de conservación de cada hábitat y especie inventariada.

Respecto a la canalización del riachuelo del Tronco, señala que deberían identificarse los impactos de esa canalización y las medidas de integración y restauración de la zona. En general, en lo que se refiere al Acondicionamiento ambiental del apartado 9 del documento ambiental, dicho Servicio de Conservación de la Naturaleza considera que todas las labores de restauración se deberían enfocar a una restauración de los hábitats naturales y de los núcleos poblacionales de las especies de interés para la conservación, garantizando en todo momento el mantenimiento de su naturalidad, diversidad taxonómica y genética; y en este sentido se deberán especificar especies empleadas, proporción de planta, origen de la planta, método de plantación, etc.

El informe concluye que sería preciso presentar la documentación complementaria de que adolece el documento ambiental para permitir una correcta evaluación de las repercusiones del proyecto sobre el medio ambiente, aspecto que no se puede realizar con la documentación presentada.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

#### 3.1. Características del proyecto.

La remodelación del astillero prevista supone aumentar la superficie del mismo mediante relleno en la Campa Este lo que se traduce, en la alternativa elegida, en una ganancia al mar de 74.200 m<sup>2</sup>. Adicionalmente se contempla el relleno de un área de 25.800 m<sup>2</sup> para la apertura del nuevo acceso y la creación de una zona de aparcamiento anexa al astillero, de aproximadamente 700 plazas.

El relleno de las gradas de construcción conlleva el renivelado hasta cota de pavimento de +14,00, coincidente con los caminos de rodadura existentes.

El dique seco tendrá unas dimensiones de 360 m × 65 m × 13 m, de manera que permita la construcción de varios barcos de forma simultánea, tanto en tándem como en paralelo. La longitud de los tres muelles auxiliares previstos será de 273 m, 200 m y 350 m, con una anchura de 96 m y calados de 10 m. Los fosos de atraque tendrán una anchura de 70 m.

En la alternativa seleccionada se han proyectado como elementos de cubrición una nave de aceros (ampliación de la actual) de 100 m × 250 m × 26,30 m, una nave de prefabricación (adosada a la nave del dique) de 50 m × 420 m × 26,30 m; la nave de premontaje y dique de 170 m × 420 m × 82 m, y 2 naves adosadas para talleres de armamento con unas dimensiones totales de 50 m × 370 m × 17 m. La luz de las grúas pórtico, que tendrán una capacidad de elevación de 600 t, serán de 146 m.

La construcción del Astillero 4.0 supondrá el consumo de agua y áridos (como constituyentes, junto al cemento, del hormigón necesario), en una cantidad que no se cuantifica. Se plantea la instalación en la zona de actuación de una planta provisional, aunque existen plantas de hormigón próximas. También serán necesarios unos 151.330 m<sup>3</sup> de material de préstamo para la escollera y unos 267.980 m<sup>3</sup> para el pedraplén, procedente de canteras autorizadas y/o de un acopio de material de voladuras del Puerto exterior.

En cuanto a los movimientos de tierra asociados a las obras se prevé el dragado de una franja de 70 m de anchura alrededor de los muelles, estimándose un volumen de 1.101.830 m<sup>3</sup>; la excavación de unos 966.195 m<sup>3</sup> para la ejecución del dique; el aporte de material citado de unos 419.310 m<sup>3</sup>, y un relleno total con 1.312.810 m<sup>3</sup>. El balance final estima unos 314.480 m<sup>3</sup> de excedentes de material, dado que el volumen de excavación necesario para el vaciado del dique es superior a los rellenos necesarios previstos. El promotor no concreta el destino de ese excedente, aunque propone su uso productivo en regeneración de canteras o similares.

La documentación ambiental no describe las características del acceso proyectado. Únicamente establece que conectará con la red viaria existente mediante una nueva glorieta.

El uso de maquinaria de obra para las distintas acciones previstas conlleva un incremento de la contaminación acústica y de contaminación atmosférica (gases y polvo) que se intensifica con los movimientos de tierra previstos; así como un riesgo de accidente y de vertidos accidentales, y la generación de residuos derivados de su mantenimiento.

Respecto a los residuos, la documentación ambiental contempla la gestión del material dragado, supeditada al resultado de su futura caracterización y por tanto sin concretar. Se consideran varias opciones, incluido su vertido al mar. No obstante, se prioriza su

reutilización en el relleno del trasdós de obras de fábrica o muelles. No se proporciona información detallada sobre el resto de residuos que se pueden generar, tanto en fase de obras como de explotación del astillero, ni cómo se gestionarán. Sólo se exponen directrices muy generales y se asume el compromiso de elaborar un estudio los residuos generados de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por lo que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Los materiales procedentes de demoliciones, excavaciones, desmontes y dragados no reutilizables serán transportados a vertederos autorizados por la Xunta de Galicia.

### 3.2. Ubicación del proyecto.

La zona de actuación se localiza mayoritariamente en dominio público portuario, en terrenos colindantes con la Zona I, o interior de las aguas portuarias, pero también en dominio público marítimo terrestre, no portuario, ya que, tal y como ha informado la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, el tramo de costa de Caranza se desafectó del dominio público portuario en 2003.

La glorieta que permite la conexión del nuevo acceso con la red viaria existente afectaría, según se indica en la documentación ambiental, a la parcela SC-7 definida en el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de Ferrol, como de equipamientos comunitarios y uso sociocultural y la zona verde PU-7.

A 4,5 km al Oeste de la zona de actuación, en la boca de la ría de Ferrol, se localiza la Zona Especial de Conservación (ZEC) Costa Ártabra ES11100002, declarada también Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) e integrante por tanto de la Red Gallega de Espacios Protegidos. Por otra parte, una de las ubicaciones propuestas para el vertido del material dragado que no se pueda reutilizar se encuentra próxima a la ZEC «Costa de Dexo» ES1110009.

A 1,5 km al este del ámbito de la actuación, la zona interior de la ría al este del Puente de As Pías, se encuentra inventariada como humedal por la Xunta de Galicia con el nombre de Esteiro do Xubia.

En esa misma zona la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar confirmó la presencia de superficies con cobertura de *Zostera noltii*, formando parte del hábitat de interés comunitario (HIC), 1140 Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja. También aparecen teselas del HIC 1130 Estuarios.

De acuerdo con la Orden APM/392/2017, de 21 de abril, por la que se publican las nuevas relaciones de zonas de producción de moluscos y otros invertebrados marinos en el litoral español, parte del área de actuación se incluye dentro de dos, la GAL-03/06 Ensenada de Caranza y la GAL-03/04 Ría de Ferrol (Med). Los límites de esas zonas coinciden con los de las zonas de protección de especies acuáticas significativas desde un punto de vista económico (moluscos), correspondientes a los planes hidrológicos de cuenca de segundo ciclo de planificación 2015-2021 del mismo nombre. Las especies explotadas son mayoritariamente almeja fina, almeja babosa y berberecho. La documentación ambiental informa de la presencia a menos de 500 m al este de la zona de actuación del banco marisquero Punta de Caranza. También señala que en la ría se asienta el banco natural de ostra plana más importante de Galicia aunque, según indica el promotor, escasamente explotado debido al alto contenido de toxina amnésica.

En el ámbito del acceso al nuevo astillero se localiza el Camino de Santiago (Camino Inglés), elemento incluido en el Catálogo del patrimonio cultural de Galicia con categoría de territorio histórico. Además es previsible, tal y como indica la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, que exista en el entorno de la actuación (dragado y vertido) elementos del patrimonio arqueológico subacuático.

Respecto al paisaje, la zona de la actuación se engloba en la comarca paisajística Golfo Ártabro Litoral, en la gran área paisajística Golfo Ártabro, incluida en el Catálogo de los Paisajes de Galicia.

Por último, destacar que al norte de la zona de astilleros del puerto de Ferrol, en la que se implantará el Astillero 4.0, se extiende el núcleo urbano de Ferrol.

### 3.3. Características del potencial impacto.

Una de las actuaciones más importantes necesarias para la implantación del astillero 4.0 es el dragado de más de 1 M de m<sup>3</sup> de material. Cualquier dragado conlleva la alteración de la morfología del fondo y un incremento de la turbidez del agua por la puesta en suspensión del material que, además de la pérdida de calidad del agua, puede suponer, en su caso, una disminución temporal de la capacidad fotosintética del fitoplancton y fanerógamas marinas. También se puede producir la movilización de metales pesados y/o contaminantes químicos, algunos susceptibles de bioacumulación. Asimismo, el dragado supone la destrucción del hábitat bentónico, la muerte de los organismos que lo habitan, así como la huida de las especies nectónicas del entorno. El dragado también podría ocasionar daños sobre el patrimonio arqueológico existente.

A las operaciones de dragado le son de aplicación las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre, Comisión interministerial de Estrategias Marinas, 2015 (en adelante Directrices). De acuerdo con el artículo 4.1 y el artículo 4.2 de las citadas directrices toda actuación de dragado tendrá la consideración de obra marítima y requerirá del correspondiente proyecto y en aquellos proyectos que deban ser sometidos a evaluación de impacto ambiental, la consideración de las condiciones establecidas en las presentes Directrices formará parte del estudio de impacto ambiental o del documento ambiental en lo que se refiere a los aspectos contenidos en las mismas” (artículo 4.2). La documentación ambiental presentada no incorpora las condiciones establecidas en las citadas Directrices, incluidas las medidas preventivas y de mitigación de efectos negativos (anexo V), y el Plan de Vigilancia Ambiental (capítulo IX).

Según se desprende de la documentación ambiental, el promotor pospone la realización del proyecto de dragado, por lo que no incluye la caracterización del material a dragar, ni una descripción detallada de las características del dragado, ni concreta la gestión del material dragado. Por otra parte, teniendo en cuenta el volumen de material a dragar y que a menos de 500 m se ubica un banco marisquero y la zona de baño de la playa de Caranza y a unos 1,5 km un humedal inventariado, se debería haber realizado un estudio de transporte y dispersión del material que permita conocer su posible afección. Del mismo modo, se deberían haber analizado las repercusiones indirectas del proyecto, tanto en fase de obra como de explotación, sobre la ZEC Costa Ártabra, así como considerar la posible afección indirecta a la ZEC Costa de Dexo, si se opta por el vertido del material dragado en una de las ubicaciones propuestas. Además, no se ha realizado una prospección arqueológica subacuática que permita descartar la afección sobre el patrimonio arqueológico potencialmente existente en la zona de dragado. En consecuencia, con la información disponible, no se pueden evaluar los efectos del dragado propuesto.

Los rellenos de la lámina de agua, necesarios para la construcción de los nuevos muelles y para la obtención del terreno suficiente para la construcción del nuevo acceso provocarán, en fase de obra, afecciones similares al dragado. En fase de explotación, la nueva disposición de la línea de costa podría afectar negativamente a la tasa de renovación de la agua de la ensenada de Caranza, cuestión que no ha sido considerada en la documentación. Tampoco se ha contemplado la posible eliminación de un arenal apuntada por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. El incremento de tráfico marítimo asociado a la explotación del astillero puede ocasionar impactos que no han sido considerados por el promotor.

Respecto a las actuaciones en tierra, al tratarse de un entorno antropizado, se producirán básicamente las afecciones propias de cualquier obra civil (molestias por ruido, generación de polvo, emisión de gases contaminantes derivados del uso de maquinaria de obra, generación de residuos, vertidos accidentales de aceites o hidrocarburos, o aguas residuales y de escorrentía que podrían alcanzar el mar). Dada la ubicación de la zona de actuación, también cabe señalar el impacto visual generado por la presencia de toda la maquinaria de obras y acopios de material, que será temporal y reversible.

La necesidad de préstamos procedente de canteras o del puerto exterior, así como el traslado a vertedero del material no reutilizable llevan implícito los impactos derivados del

transporte de ese material, cuestión que no ha sido analizada en detalle en la documentación.

Las obras necesarias para la construcción del nuevo acceso tampoco han sido evaluadas. En este sentido, cabe señalar la afección al camino de Santiago (Camino Inglés), cuya presencia ni siquiera recoge la documentación ambiental. Para determinar su afección será preciso que la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia informe la documentación que solicita en su escrito. Por otra parte, el promotor considera que sería necesaria una modificación del PGOM debido a la clasificación de la parcela que se ve afectada por la glorieta.

El destino y tratamiento de las instalaciones que se abandonarán con el nuevo proyecto deberían quedar recogidas en el documento ambiental presentado, y en caso de llevarse a cabo el desmantelamiento parcial o total, también deberían haberse analizado las afecciones sobre el medio ambiente de esta actividad.

En fase de explotación el promotor únicamente destaca, en tierra, el impacto severo sobre el paisaje ocasionado por la presencia de la nave de premontaje y dique, que será visible desde la margen opuesta de la ría. No explica, tal y como ha remarcado la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar cuales son la causas de impacto en esta fase y qué se pretende hacer para disminuirlas. Se obvian por ejemplo la generación de residuos y las posibles molestias por ruido asociadas al funcionamiento del astillero o las interferencias con el tráfico viario que supondrá el uso del nuevo acceso.

La documentación ambiental presentada adolece de una adecuada evaluación de impactos, no se analizan ni las características ni la magnitud de los impactos identificados y se obvian otros. Tampoco se facilita una descripción detallada de los valores naturales del entorno de la actuación, incluido el punto de vertido, (naturaleza del fondo, comunidades bentónicas, necton, avifauna, patrimonio cultural y arqueológico, zonas de baño, etc.) y se posponen a otra fase los estudios específicos (de dispersión de material, de dinámica litoral, prospección arqueológica subacuática, estudio acústico, etc.) que permiten valorar la afección sobre ellos. Además, la propuesta de medidas preventivas y correctoras es excesivamente genérica, no se detallan las medidas que asume que se deberán adoptar para minimizar los impactos esperados. El plan de vigilancia ambiental no describe la forma de realizar los controles previstos ni define los indicadores a utilizar, lo cual se considera necesario para valorar su eficacia. Todo ello ha sido confirmado por la mayoría de organismos que han participado en la fase de consultas, que instan a que se profundice en esos aspectos, que constituyen la evaluación de impacto ambiental. A la vista de todo lo anterior, y dada la envergadura de alguna de las acciones necesarias para la instalación del astillero 4.0 (dragado de alrededor de 1.102.000 m<sup>3</sup>), y la falta de definición de ciertas características del proyecto (por ejemplo, el destino final del material excedente o las características del nuevo acceso) no se puede determinar que el proyecto no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente, especialmente en el medio marino. Por ello y dado que la posible subsanación de documentación es de suficiente relevancia como para hacer necesaria una nueva consulta pública, se considera necesario la realización de un estudio de impacto ambiental que subsane las carencias detectadas, considere las observaciones realizadas por ciertos organismos sobre las alternativas, profundice en el análisis de los posibles impactos basándose en el resultado de los estudios específicos correspondientes, y describa con mayor grado de detalle las medidas propuestas para minimizarlos y el plan de vigilancia ambiental asociado.

Teniendo en cuenta todo ello, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada según lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, es previsible que el proyecto Implantación del Astillero 4.0 en Navantia-Ferrol, pueda producir impactos adversos significativos, por lo que se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ([www.mapama.es](http://www.mapama.es)).

De conformidad con el artículo 47.6 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, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 4 de diciembre de 2017.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

## "IMPLANTACIÓN DEL ASTILLERO 4.0 EN NAVANTIA-FERROL"

