

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

- 14525** *Resolución de 10 de noviembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Centro de reparaciones navales e instalación de dique flotante y operativa del mismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de agosto de 2019 tiene entrada en esta Dirección General escrito de Puertos del Estado del Ministerio de Fomento en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Centro de reparaciones navales e instalación de dique flotante y operativa del mismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife».

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

El proyecto analizado consiste en la instalación de un dique flotante anexo al centro de reparaciones navales existente en la primera alineación del Dique del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. El dique flotante ocupará una superficie total de 23.567 m² de la lámina de agua situada en la primera y segunda alineación del Dique del Este con el objeto de conseguir un espacio destinado a la reparación de buques de hasta 20.000 toneladas.

El promotor del proyecto es Tenerife Shipyards S.A. y el órgano sustantivo del mismo es Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.

Con fecha 25 de octubre de 2019, 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 consultadas durante esta fase y se indica si remiten informe en relación con el documento ambiental consultado:

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.	SÍ
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.	SÍ
CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE TENERIFE.	SÍ
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN STA. CRUZ TENERIFE.	NO
VICECONSEJERÍA DEL SECTOR PRIMARIO, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y AGUAS, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
D.G. DE AGUAS, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA PESCA Y AGUAS, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
D.G. DE PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA, VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y EMERGENCIA, VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL Y SEGURIDAD, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
VICECONSEJERÍA DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
AGENCIA CANARIA DE PROTECCIÓN DEL MEDIO NATURAL, CONSEJERÍA DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA, LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.	SÍ
D.G. DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEDIO AMBIENTE, CONSEJERÍA DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA, LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
D.G. DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO, TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y AGUA, VICECONSEJERÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA, GOBIERNO DE CANARIAS.	SÍ
D.G. DE SALUD PÚBLICA, CONSEJERÍA DE SANIDAD, GOBIERNO DE CANARIAS.	SÍ
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL, VICECONSEJERÍA DE CULTURA Y DEPORTE, CONSEJERÍA DE TURISMO, CULTURA Y DEPORTE, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
CONSEJERÍA DE SANIDAD, GOBIERNO DE CANARIAS.	SÍ
PUERTOS CANARIOS, CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
INSTITUTO CANARIO DE CIENCIAS MARINAS (ICCM), GOBIERNO DE CANARIAS.	NO
CENTRO OCEANOGRÁFICO DE CANARIAS.	NO
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CANARIAS.	NO
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. MINISTERIO DE FOMENTO.	SÍ
D.G. DE LA MARINA MERCANTE, SUBDIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, SEGURIDAD Y CONTAMINACIÓN MARÍTIMA, MINISTERIO DE FOMENTO.	SÍ
S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL, D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL, MITECO.	NO
ORGANISMO AUTÓNOMO PARQUES NACIONALES, MITECO.	SÍ
S.G. DE CALIDAD DEL AIRE Y MEDIO AMBIENTE INDUSTRIAL, D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL, MITECO.	NO
S.G. DE RESIDUOS, D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL MITECO.	NO
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO, MITECO.	NO
CEDEX CENTRO DE ESTUDIOS DE PUERTOS Y COSTAS.	NO
D.G. DE SALUD PÚBLICA, CALIDAD E INNOVACIÓN, MINISTERIO DE SANIDAD, CONSUMO Y BIENESTAR SOCIAL.	SÍ
D.G. DE PROTECCIÓN CIVIL Y EMERGENCIAS, MINISTERIO DEL INTERIOR.	SÍ
D.G. DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, MITECO.	NO
INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA - IEO	SÍ
ASOCIACIÓN CANARIA DEFENSA NATURALEZA ASCAN.	NO
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN - GEN MAGEC TENERIFE	NO
GREENPEACE ESPAÑA.	NO
SEO/BIRDLIFE.	NO
WWF/ADENA.	NO

* La denominación actual de los consultados puede no ser la indicada debido a modificaciones realizadas por ellos mismos.

El contenido ambientalmente relevante de las respuestas recibidas así como la información técnica o ambiental de interés para la autorización del proyecto se incluye en los siguientes apartados de la presente resolución.

Tras el análisis de los informes remitidos por las administraciones consultadas, con fecha 27 de enero de 2020, se solicita información complementaria al promotor del proyecto para dar respuesta a las consideraciones remitidas desde el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias y la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

Con fecha 10 de julio de 2020 se recibe en esta unidad adenda al documento ambiental en la que el promotor incluye información adicional para dar respuesta a las citadas consideraciones con el objeto de conseguir la adecuada protección de los valores ambientales de la zona de estudio.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y tomando en consideración las respuestas recibidas a las consultas practicadas, así como la información complementaria aportada por el promotor, 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.

a) *Características del proyecto*

Tal y como indica el promotor en el documento ambiental, la primera fase del proyecto consistió en la construcción del centro de reparaciones navales en una parcela de 12.048 m² situada en la primera alineación del Dique del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Este centro de reparaciones navales cuenta con diversos talleres, edificaciones anexas y una explanada de maniobra de unos 9.000 m².

Según informa el promotor, en el ámbito del centro de reparaciones navales no existe red de alcantarillado por lo que de manera provisional y hasta que exista posibilidad de conexión a la red pública, se adoptó un sistema de saneamiento consistente en separadores de grasas conectados a fosas sépticas y catorce pozos de drenaje situados en la explanada de operaciones para la gestión de las aguas limpias y pluviales.

En referencia a las instalaciones existentes, el Consejo Insular de Aguas de Tenerife indica que el titular de las mismas deberá tramitar las preceptivas autorizaciones para la depuración de aguas residuales y para el vertido a través de pozo de drenaje. Asimismo se indica que una vez exista posibilidad de conexión a las redes públicas de saneamiento y pluviales, los vertidos deberán realizarse a la red y cumplir con los parámetros de la ordenanza municipal vigente.

Esta primera fase del proyecto ya está ejecutada y en funcionamiento desde el año 2017 por lo que queda excluida del alcance de la presente resolución.

La segunda fase del proyecto consiste en la instalación de un dique flotante de unos 230 m de longitud, 48 m de anchura y 18 m de altura sobre una superficie de lámina de agua de 23.567 m² situada en la primera y segunda alineación del Dique del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. A la superficie de lámina de agua solicitada en la concesión se suman dos zonas terrestres adicionales (1.187 m² en la primera alineación y 3.973 m² en la segunda alineación) necesarias para permitir el funcionamiento y la conexión entre el centro de reparaciones navales existente y el dique flotante.

Según indica el promotor, la fase de instalación del dique flotante será similar al atraque de un buque y las obras necesarias para permitir su operatividad únicamente consistirán en la instalación de dispositivos de guiado, defensa y acceso al dique flotante así como la instalación de las puertas de cerramiento de la zona de trabajo.

Tal y como informa el promotor, durante el funcionamiento del proyecto se llevarán a cabo diversas actividades de reparación naval, como trabajos de acero y calderería (ensayos no destructivos para detectar fisuras y defectos de material, cortes, conformados, mecanizado de piezas o soldaduras), tratamientos superficiales y pintura o trabajos hidráulicos. Dicha actividad abarcará todos los aspectos que pudieran relacionarse con la reparación tanto de buques como de maquinaria en general. Las operaciones principales a realizar son el tratamiento de la superficie del casco (limpieza de superficies mediante granallado húmedo) y el pintado de superficies, además de operaciones como el cambio de ánodos de sacrificio y las propias de reparación y revisión de los ejes de cola, hélices transversales y timones.

El promotor incorpora en el proyecto las directrices establecidas en el Documento de referencia (Documento BREF) sobre las Mejores Técnicas Disponibles (MTD) en el «Tratamiento de superficies mediante disolventes orgánicos (STS)» cuyo ámbito de aplicación se describe en el anexo I, punto 6.7 de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (Directiva IPPC). Asimismo, se incorporan en el proyecto las recomendaciones establecidas en el Código de Conducta Ambiental de Puertos de Tenerife.

La actividad a desarrollar se encuentra recogida en el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación, por lo que el promotor deberá realizar la notificación administrativa de actividad o tramitar la autorización administrativa que le sea de aplicación en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

La evaluación de impacto ambiental desarrollada no se pronuncia sobre la metodología y las conclusiones del análisis sobre la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes naturales o cuestiones relacionadas con la seguridad de los trabajadores, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos, y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental por considerar dichos pronunciamientos competencia de las autoridades sustantivas en el procedimiento de autorización del proyecto.

b) *Ubicación del proyecto*

La obra de instalación del dique flotante anexo al centro de reparaciones navales, promovido por Tenerife Shipyards, se localiza dentro de los límites del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en la primera y segunda alineación del Dique del Este, dentro de los límites municipales de Santa Cruz de Tenerife. El centro de reparaciones navales se ejecutó en la zona denominada «Nuevos Rellenos Dique del Este», en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. El ámbito de actuación está urbanizado y representa un enclave con una alta transformación antrópica (infraestructuras portuarias, servicios y equipamiento portuarios, comerciales e industriales).

El proyecto no afecta a terrenos incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000. La Zona Especial de Conservación (ZEC) ES7020120 Sebadales de San Andrés se encuentra situada a 1 km de distancia del proyecto. La nueva instalación se ubica dentro de la zona de menor calidad ambiental (zona de transición) de la Reserva de la Biosfera de Anaga.

El desarrollo de la actividad dentro de los límites portuarios y la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor y las recogidas en la presente resolución permiten prever que, durante el funcionamiento ordinario de la nueva actividad, no se producirán efectos negativos significativos sobre los valores ambientales por los que se declaró la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES7020120 Sebadales de San Andrés ni la Reserva de la Biosfera de Anaga.

El promotor informa que no existen grandes formaciones vegetales terrestres de interés ni hábitats de interés comunitario (HIC) terrestres en las inmediaciones del puerto.

Según indica el promotor, en las aguas interiores del puerto se han detectado ejemplares de la fanerógama marina Seba (*Cymodocea nodosa*). Durante la fase de instalación del dique flotante no se ejecutarán dragados o rellenos que puedan generar turbidez por levantamiento de partículas y afectar a la flora marina situada en las aguas interiores de la dársena. Asimismo, una vez instalado el dique flotante, la sombra que éste provocará sobre el fondo marino no afectará a ejemplares de *Cymodocea nodosa* presentes en las aguas interiores del puerto.

Con respecto a la fauna, destaca la presencia de algunos ejemplares de avifauna protegida que habitan pequeños enclaves de hábitats de riscos, barrancos y laderas situados en las estribaciones del Macizo de Anaga próximos al puerto. Dada la adaptación de estas especies a las condiciones de transformación costera y a la actividad antrópica del puerto, no se prevé que se vean afectados significativamente por el proyecto, tal y como indica el Instituto Español de Oceanografía. El promotor señala medidas preventivas

para minimizar la contaminación lumínica y evitar así la potencial afección sobre la avifauna presente en las zonas cercanas al puerto.

Tal y como indica la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el impacto paisajístico del proyecto se considera bajo por tratarse de un área fuertemente antropizada y difícilmente visible desde las carreteras e infraestructuras públicas aledañas.

Tal y como indica el Consejo Insular de Aguas de Tenerife, no se prevé una alteración significativa de las características hidromorfológicas, químicas o ecológicas de la masa de agua superficial costera muy modificada «ES70TF_AMM1 Puerto de Santa Cruz de Tenerife» que suponga una afección sobre el potencial ecológico de la masa de agua, por lo que la actuación se considera compatible con la planificación hidrológica de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.

La parte terrestre del centro de reparaciones navales (ya ejecutada) se encuentra en una zona de muy alto riesgo de inundación. El área inundable con un calado superior a 0,2 m durante avenidas con periodo de retorno de 500 años ($T=500$) no incluye la zona sobre la que se sitúa el centro de reparaciones o el dique flotante.

Las entidades de población más próximas al centro de reparaciones navales y al dique flotante son los barrios de María Jiménez, Cueva Bermeja y Valle seco, pertenecientes al Municipio de Santa Cruz de Tenerife. Los citados enclaves urbanos se sitúan a unos 700, 900 y 1500 m de distancia del proyecto respectivamente.

Según informa el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, desde el año 2015 constan expedientes de denuncia por los ruidos que provocan las actividades portuarias de carga y descarga de contenedores ubicadas en el Dique del Este (nuevo muelle de contenedores) en horario nocturno. Asimismo se indica que los niveles de emisión de ruidos provocados por la nueva terminal de contenedores incumple los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad acústica y emisiones acústicas.

c) *Características del potencial impacto*

c.1 Contaminación atmosférica y acústica:

Los potenciales impactos de mayor relevancia sobre la atmósfera producidos por el funcionamiento del proyecto consistirán principalmente en la generación de partículas en suspensión y de gases contaminantes de la atmósfera y en la contaminación acústica.

El promotor informa en la adenda al documento ambiental, que los vientos tienen principalmente (70%) componente N lo cual implica que las partículas contaminantes de la atmósfera se desplazarán, generalmente, en dirección al mar. El 30% del tiempo restante, el viento presenta componente S y puede generar problemas de contaminación en las zonas urbanas próximas al dique flotante y en la propia zona portuaria.

El promotor aporta en la adenda al documento ambiental, una estimación de las concentraciones de partículas $PM_{2,5}$ y PM_{10} que se producirán por el funcionamiento del proyecto en función de las diferentes velocidades de viento registradas en la zona y teniendo en cuenta la concentración de fondo media ($24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y $9,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para partículas PM_{10} y $PM_{2,5}$ respectivamente).

En la zona de implantación del proyecto no existe ninguna estación de medida de la Red de Calidad del Aire de Canarias. Para la estimación de los valores de partículas en suspensión generados durante el funcionamiento del proyecto, el promotor ha utilizado los valores de fondo aportados por la estación situada en la piscina municipal de Santa Cruz de Tenerife, a unos 5 km de distancia.

El análisis realizado por el promotor en los distintos escenarios incluye, la probabilidad de ocurrencia de estos escenarios, las distancias a los núcleos poblados más cercanos a la instalación (María Jiménez, Cueva Bermeja, Valle seco y San Andrés) y los datos estimados conforme al modelo de dispersión de Pasquill-Gifford para fuentes contaminantes. En él se concluye que no existirá una afección a las zonas residenciales durante el funcionamiento del proyecto en las condiciones analizadas ya que los valores

límite de material particulado PM_{10} y $PM_{2.5}$ estimados están por debajo de los establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

No obstante, según se informa en la adenda al documento ambiental presentada por el promotor, para el parámetro PM_{10} , se superan los valores límites establecidos por el Real Decreto 102/2011 en la franja de 200 m de distancia desde el dique flotante para la mayoría de los supuestos de viento considerados (velocidades de 1, 3 y 5 m/s). Toda la zona potencialmente afectada se encuentra dentro de la zona portuaria.

La Dirección General de Salud del Gobierno de Canarias indica que tras la búsqueda bibliográfica realizada, la eficiencia del chorreado húmedo es, en el mejor de los casos, de entre un 50% y un 65% frente al chorreado convencional. El promotor, para las estimaciones realizadas, ha asumido una eficiencia en la reducción de la emisión de partículas de un 90%.

De la estimación realizada por la citada administración se concluye que se superarían los valores límite de las partículas PM_{10} y $PM_{2.5}$ establecidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero a una distancia de 200 metros de la instalación, e incluso a 400 metros en el caso de las PM_{10} aunque no se superarían los valores límite legalmente establecidos en dicho Real Decreto en los núcleos urbanos más próximos.

Durante episodios naturales de intrusión de partículas en suspensión (calimas) de intensidad baja (concentraciones de fondo de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para partículas PM_{10} y $PM_{2.5}$ respectivamente) los valores estimados por el promotor aportan resultados similares a las estimaciones realizadas con la concentración de fondo media. Los valores límites establecidos por el Real Decreto 102/2011 se superan en la franja de 200 m de distancia desde el dique flotante para tres de los cuatro supuestos de viento considerados (vientos de 1, 3 y 5 m/s).

Durante episodios de calima intensa en los que la contaminación natural por partículas en suspensión se aproxime a los valores límites establecidos (concentraciones de fondo de $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para partículas PM_{10} y $PM_{2.5}$ respectivamente) las estimaciones indican que se podría producir afección a zonas urbanas próximas ya que se superarían los valores límites a distancias de entre 600 y 800 m desde el dique flotante para partículas PM_{10} . Asimismo, para este escenario se superarían los valores límites de $PM_{2.5}$ en dos de los cuatro supuesto de viento considerados (velocidades de 3 y 5 m/s) en la zona portuaria (franja de 200 m desde el dique flotante).

Como principales medidas preventivas para el control de las emisiones de partículas en suspensión, el promotor propone el uso de las mejores tecnologías disponibles como la aplicación de pinturas al agua y pinturas con alto contenido en sólidos para reducir la emisión de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV), la aplicación del proceso del chorreo de granallado húmedo, la comunicación de actividades emisoras de partículas, el control y el seguimiento de las emisiones para corroborar las estimaciones realizadas y limitar el funcionamiento de las principales actividades emisoras de partículas realizadas en el dique flotante en caso de declararse alertas sanitarias por baja calidad del aire.

El control de la calidad del aire contemplado en el Programa de Vigilancia Ambiental incluye mediciones de partículas PM_{10} y $PM_{2.5}$ con captadores de bajo volumen durante periodos de 24 h situados en un radio de entre 200 y 400 m desde el dique flotante. Las campañas de medición se organizarán para que coincidan con las actividades de chorreo, granallado o pintura y tendrán en cuenta las condiciones de dirección y velocidad del viento.

El promotor establece como medida de control sobre la contaminación atmosférica por partículas en suspensión la paralización de las actividades emisoras de partículas cuando se establezcan periodos de alarma por calimas (concentraciones superiores a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM_{10} y a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para $PM_{2.5}$).

Adicionalmente, de acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto incluirá un protocolo de disminución o cese de la actividad durante los periodos en los que se prevean circunstancias especiales de aportes de polvo sahariano (calima) siempre que dicha previsión conlleve concentraciones previstas de uno o más de estos contaminantes en rango de los niveles malo o muy malo del índice de calidad del aire fijado en la Orden TEC/351/2019, de 18 de marzo, por la que se aprueba el Índice Nacional de Calidad del Aire.

Tal y como indica el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, la valoración de la incidencia de las partículas sobre los núcleos poblacionales no incluye los efectos aditivos de las industrias emisoras de partículas implantadas en la zona y próximas a la actividad propuesta, aspectos susceptibles de variar la concentración de fondo existente en la zona de la implantación de la actividad.

Con objeto de comprobar la correcta estimación de la incidencia de las partículas en suspensión sobre las zonas pobladas cercanas a la instalación, desde el órgano ambiental y de acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, se considera imprescindible que el promotor compruebe *in situ* que las estimaciones realizadas son correctas para verificar el cumplimiento de los valores límite de protección de la salud conforme a la normativa vigente en todas las condiciones de la nueva actividad.

Para ello, el Programa de Vigilancia Ambiental incluirá los controles iniciales adecuados y el seguimiento de las concentraciones de partículas en suspensión que permitan verificar la adecuación de las estimaciones realizadas o corregirlas con los valores de fondo de concentración de partículas en suspensión presentes en el entorno del puerto de modo que, en todo caso, se cumplan los valores límites establecidos en la normativa de aplicación vigente. El Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto incluirá mediciones de las concentraciones de partículas en suspensión previas a la puesta en funcionamiento de la instalación en las zonas residenciales aledañas de María Jiménez, Cueva Bermeja y Valle seco para obtener valores de referencia sin la actividad. Asimismo, se considera imprescindible que se incluya un adecuado control y seguimiento de las partículas en suspensión en las inmediaciones del centro de reparaciones navales terrestre para verificar que la actividad desarrollada en él cumple, en todo momento, los valores máximos legalmente establecidos y no existe afección sobre las zonas urbanas cercanas.

De acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el Programa de Vigilancia Ambiental especificará las circunstancias climatológicas (velocidad y dirección del viento) en las que sea necesario disminuir o cesar la actividad por cambios en la dirección y velocidad del viento que impliquen la dispersión de gases y partículas en dirección a los núcleos urbanos residenciales.

Para vigilar la potencial afección sobre las zonas habitadas próximas a la nueva instalación, y de acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el Programa de Vigilancia Ambiental incluirá la realización de mediciones periódicas al menos de dos semanas dos veces al año (con condiciones climatológicas diferentes) en los periodos de funcionamiento coincidiendo alguna de las campañas con periodos de máxima actividad (funcionamiento de 24 h) para verificar el cumplimiento de los valores límite de protección de la salud conforme a la normativa vigente. El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá asimismo las medidas correctoras necesarias a aplicar en caso de superación de los valores máximos legales. Si a pesar de las medidas correctoras propuestas para tal fin, se continuaran superando los valores máximos permitidos, se diseñará un protocolo de reducción o cese de la actividad, haciendo especial hincapié en las actividades a desarrollar en horario nocturno.

Asimismo, de acuerdo a lo indicado por Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, el Programa de Vigilancia Ambiental incluirá los controles necesarios que permitan comprobar el grado de dispersión por las zonas portuarias adyacentes al dique flotante para comprobar que los trabajos de granallado, aplicación de pinturas y productos disolventes o volátiles, no suponen un riesgo para la salud de los tripulantes de otros buques o de los trabajadores portuarios. En caso de detectar que debido a la actividad del nuevo proyecto no se cumplen los valores que permitan asegurar la salud de tripulantes y trabajadores, se tomarán las medidas preventivas y correctoras necesarias que deberán quedar debidamente recogidas en el Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto. Entre las citadas medidas, se deberán incluir en el plan de trabajo de la nueva instalación los valores máximos de dirección y fuerza del viento para acometer ciertos trabajos con productos que pueden ser transportados más allá de la zona de varada. Estas medidas adicionales deberán ser comunicadas al órgano sustantivo del proyecto para obtener su aprobación.

Para la modelización del potencial impacto acústico del proyecto, el promotor ha utilizado información bibliográfica y mediciones en instalaciones similares.

El estudio realizado por el promotor en el documento ambiental ha permitido limitar la potencia acústica máxima admisible para las operaciones más ruidosas que se van a llevar a cabo en el proyecto, mediante la limitación del nivel de presión sonora en las inmediaciones de las zonas más ruidosas con el objetivo de cumplir con los niveles de inmisión fijados en el anexo III del Real Decreto 1367/2007, aplicables a nuevas actividades.

En el documento ambiental del proyecto no se estudió de forma exhaustiva el potencial impacto acústico de las operaciones a realizar en el dique flotante, en horario nocturno. Por este motivo y como resultado de las consideraciones remitidas desde diversas administraciones públicas consultadas, el promotor aporta en la adenda al documento ambiental, un nuevo estudio de impacto acústico en el que se analizan con mayor detalle todas las actividades a desarrollar durante la operativa habitual del dique flotante y el potencial impacto acústico de las mismas respecto a las zonas urbanas más cercanas al proyecto.

Tras el análisis de ruido realizado, el promotor define las siguientes medidas preventivas y correctoras para que no se superen los valores límites establecidos para el periodo nocturno en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, como consecuencia del funcionamiento del proyecto.

– La sala de máquinas donde se localice el generador así como aquella donde se ubique el compresor estarán situadas en el lado del dique flotante más próximo al muelle y estarán insonorizadas de manera que en las condiciones de trabajo normales, las mediciones de ruido en el perímetro exterior de las mismas sean inferiores a los 75 dB(A).

– Los trabajos comunes de reparación a realizar en el casco del buque podrán realizarse en horario diurno de 7 a 23 horas sin limitaciones de zonas de trabajo salvo para la actividad de chorreo con emisión sonora superior a 120 dB(A), la cual no podrá llevarse a cabo en el lado del casco orientado hacia la dársena en alturas superiores a 20 metros.

– Las actividades de chorreo durante el periodo noche (de 23 a 7 horas) se limitarán a una altura máxima de 10 metros del casco en la zona intermedia del buque que da hacia la dársena (zona A2) y de 20 metros en la zona intermedia del buque que da hacia el muelle (zona B2).

– Los trabajos de soldadura, empleo de martillos, lijadoras, pulidoras oxicorte y radiales durante el periodo noche (de 23 a 7 horas) se limitarán a una altura máxima de 20 metros del casco en el lado orientado hacia la dársena y se evitarán en la cubierta del barco.

Para la vigilancia y el control del potencial impacto sonoro del proyecto se dispondrá de una red de tres sonómetros. Estos instrumentos se instalarán en la parte superior de la pared del dique flotante que da hacia la dársena. Su objetivo es emitir alarmas visuales mediante señales ópticas para alertar y poder modificar el nivel de ruido en las siguientes situaciones:

– Un sonómetro supera los 95 dB(A) en periodo diurno o los 85 dB(A) en periodo nocturno.

– Los tres sonómetros superan al mismo tiempo los 89 dB(A) en periodo diurno o los 79 dB(A) en periodo nocturno.

Tal y como indica el promotor, la emisión de los focos de ruido y operaciones consideradas en el documento ambiental ha sido obtenida a partir de mediciones en instalaciones similares y los datos de materiales constructivos tenidos en cuenta hacen referencia a materiales «tipo».

Por este motivo, desde el órgano ambiental y de conformidad con lo indicado por Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife y por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, se considera imprescindible valorar las emisiones sonoras mediante mediciones *in situ* que permitan verificar los datos empleados o corregirlos en caso necesario y adaptar las limitaciones de trabajo, especialmente en periodo nocturno, a los datos obtenidos por las mediciones reales.

Durante la comprobación de las estimaciones del potencial impacto acústico, tal y como indica el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el promotor deberá valorar el citado impacto teniendo en cuenta los efectos aditivos de las actividades de la zona, especialmente de la actividad portuaria de las dos terminales de contenedores ubicadas en el Dique del Este. En la valoración de la incidencia acústica real, se han de considerar las penalizaciones por componentes tonales, baja frecuencia y ruidos impulsivos, de la maquinaria prevista y los efectos aditivos, según se establece en el Real Decreto 1367/2007. Asimismo, se considera imprescindible que se incluya un adecuado control y seguimiento del impacto acústico generado por la nueva actividad en las inmediaciones del centro de reparaciones navales terrestre para verificar que la actividad desarrollada en él cumple, en todo momento, los valores máximos legalmente establecidos y no existeafección sobre las zonas urbanas cercanas.

Tal y como indica el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir las medidas correctoras y procedimientos a aplicar en caso de superación de los valores límites legalmente establecidos, de forma que no se produzcaafección acústica sobre la población. En caso de que a pesar de las medidas correctoras establecidas se produjeran superaciones de los límites legales, se deberá contemplar en el plan de trabajo de la nueva instalación una reducción de la actividad, consistente en una disminución en la realización de actividades de forma simultánea, o bien en un cese en la realización de las actividades más productoras de ruido. El promotor deberá incorporar en el proyecto la justificación del cumplimiento de la Ordenanza Municipal de Protección del Medioambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones.

c.2 Vertidos y generación de residuos:

Durante las operaciones de reparación y mantenimiento llevadas a cabo en el dique flotante, además de hidrocarburos y aguas oleosas, desde los buques también se pueden generar otros muchos tipos de residuos que van a requerir un sistema de recogida y tratamiento en tierra.

Entre los posibles residuos líquidos generados por los buques se encuentran las aguas grises y negras, cuya eliminación, tal y como indica Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, debe ser gestionada por una empresa receptora en tierra.

Los buques también pueden generar residuos gaseosos o vapores procedentes de los restos de la propia carga, de los gases utilizados en las plantas de refrigeración o de los equipos de aire acondicionado, que pueden contener gases que agotan la capa de ozono (CFC, HCFC, etc.), cuya retirada implica la actuación de una empresa autorizada en la recogida de dichos gases. Los buques que dispongan de torre de lavado de los gases de escape podrán generar residuos ácidos que deberán ser adecuadamente tratados.

Durante el funcionamiento del proyecto pueden generarse también residuos considerados como peligrosos y en menor medida, residuos que contengan asbestos o sustancias radiactivas. En estos casos, se requerirá la intervención de empresas u organismos autorizados para la gestión de residuos peligrosos, debiendo aplicar los protocolos correspondientes para su retirada del buque. De acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto incluirá un protocolo de prevención y de actuación ante accidentes, incendio y explosión en el que, entre otros aspectos, se especifiquen las condiciones previstas para el correcto almacenamiento de los productos potencialmente inflamables.

Tal y como indica Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, ante la diversidad de residuos que puede ser necesario retirar y gestionar durante las labores de mantenimiento de un buque, se deberán habilitar zonas protegidas, señalizadas y vigiladas que permitan el adecuado almacenamiento segregado de los diferentes tipos de residuos hasta su recogida por gestor autorizado. Las zonas habilitadas para el almacenamiento temporal de los residuos deberán impedir el acceso al personal no autorizado. El Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto deberá establecer los controles necesarios para verificar la correcta ejecución de los puntos anteriormente señalados y de la retirada de los residuos del recinto portuario que

deberá realizarse con una periodicidad adecuada de modo que se evite el riesgo de vertido, de escape de gases a la atmósfera o de afección a la salud de los trabajadores.

Para el cumplimiento de la correcta gestión de los residuos MARPOL de los buques, el promotor cuenta con un Plan de recepción de desechos y residuos MARPOL durante la operativa del dique flotante realizado conforme a la legislación de referencia y el cual ya es aplicado en otras instalaciones del grupo empresarial al que pertenece el promotor. Dicho Plan deberá ser supervisado y autorizado por la autoridad competente durante el procedimiento sustantivo de autorización del proyecto para verificar que efectivamente cumple con la legislación vigente.

Tal y como indica Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, las aguas de lastre no tratadas que deban ser descargadas cuando el buque esté en seco, deben ser retiradas para su posterior tratamiento por una empresa receptora, sin poder achicarlas, en ningún caso, a las aguas portuarias. Asimismo, para facilitar la recogida de aquellos residuos con densidad inferior a la del agua de mar que pudieran caer desde el propio dique, se recomienda la colocación de barreras que cierren los extremos exteriores de proa y popa, utilizando sistemas de compensación de mareas en el cantil del muelle.

Durante el proceso de limpieza de cubierta y casco se pueden generar lodos. Se controlará que los lodos producidos durante el funcionamiento del proyecto se almacenen en zona estanca y sean retirados por gestor autorizado o sean tratados en planta de acuerdo a la normativa sectorial de aplicación. La retirada o tratamiento de los lodos producidos se realizará con la periodicidad suficiente de modo que se evite la aparición de malos olores por la acumulación de lodos. Asimismo, se controlará la aparición de focos de emisión de malos olores en el resto de residuos generados para lo cual se llevarán a cabo inspecciones para verificar el correcto estado de los contenedores y la adecuada actuación de los operarios.

Tal y como indica el Consejo Insular de Aguas de Tenerife y la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, deberá garantizarse la trazabilidad y eficacia de la gestión y tratamiento de los lodos generados durante el chorreo húmedo de modo que no se produzcan, en ningún caso, vertidos de lodos desde el dique flotante o, en su caso, desde las instalaciones de tratamiento de lodos al mar.

Tal y como indica el Consejo Insular de Aguas de Tenerife, en el supuesto de instalar una planta de tratamiento de vertidos en el ámbito del proyecto, el promotor deberá comunicarlo previamente para su conocimiento y, en su caso, autorización.

Los principales vertidos que se pueden generar como resultado del funcionamiento del proyecto son los relacionados con el chorreo húmedo. La ejecución de las reparaciones en el dique flotante en una estructura cerrada, aislada, sin contacto directo con sustrato marino o terrestre, minimiza el riesgo de posibles vertidos accidentales. Con la aplicación de medidas de contención y espacios de recogida de vertidos, se reducen significativamente los riesgos de contaminación.

El promotor del proyecto informa, en la adenda al documento ambiental, que las instalaciones terrestres cuentan con un sistema de drenaje que permite la recogida y posterior gestión de los vertidos producidos durante el funcionamiento del proyecto. El dique flotante proyectado contará asimismo con un sistema de drenaje para la retención de los posibles vertidos producidos durante su funcionamiento.

Como medida preventiva para evitar posibles vertidos y contaminación por residuos durante la actividad desarrollada en el dique flotante, se procederá al barrido y aspiración de materiales sólidos (restos de granalla, arena pintura, etc.) depositados sobre la superficie de trabajo. Del material retirado, se recuperará la granalla utilizada para su reutilización y el resto será gestionado como residuo. El equipo de granallado a utilizar durante el funcionamiento del proyecto incorpora un sistema de vapor que permite reducir las emisiones de polvo y el consumo de agua lo cual minimizará la generación de charcos en la superficie de trabajo.

Se procederá asimismo al lavado de la superficie de trabajo para retirar la suciedad que la barredora no sea capaz de eliminar. El agua utilizada para esta función será recolectada dentro del dique flotante en lugares de almacenamiento adecuados hasta su retirada periódica a través de servicios MARPOL autorizados.

Otras medidas preventivas indicadas por el promotor para evitar vertidos o contaminación por residuos son el mantenimiento adecuado de la maquinaria y la aplicación de buenas prácticas ambientales como el almacenamiento temporal de residuos y productos y la adecuada gestión de los residuos producidos. Durante las operaciones de suministro de combustible, el capitán del buque o su representante deberán asegurarse de que la empresa suministradora disponga de los medios de contención adecuados para su inmediata utilización en caso de un eventual vertido.

Tal y como indica Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, el Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto incluirá el control sobre la adecuada gestión de los residuos que permita verificar que éste se produce de acuerdo a la normativa vigente de aplicación. Entre las medidas a aplicar se encuentra la verificación de la adecuada impermeabilización de las zonas destinadas al almacenamiento temporal de residuos y productos, la adecuada señalización, protección, separación y vigilancia de las zonas y de los recipientes destinados a almacenar los diferentes tipos de residuos hasta su recogida por gestor autorizado y la comprobación de la restricción del acceso a personal no autorizado a la zona de almacenamiento y gestión de residuos.

Asimismo, se llevarán a cabo inspecciones periódicas de los fondos situados bajo la instalación y sus inmediaciones con el fin de evaluar la posible afección de la actividad en el suelo y subsuelo marinos, y retirar, en su caso, los restos depositados en el lecho. Para poder comprobar dicha potencial afección se llevará a cabo una inspección previa a la instalación del dique flotante que permita conocer la situación de partida.

Tal y como indica el Consejo Insular de Aguas de Tenerife, el promotor debe definir las actuaciones y remitir al citado Organismo de Cuenca un procedimiento específico de gestión medioambiental de las aguas frente a posibles vertidos donde se definan adecuadamente, al menos, los siguientes aspectos:

- Los protocolos de actuación para las distintas actividades/incidencias previstas con posibilidad de generar vertidos entre los que se incluirán, los protocolos de actuación correspondiente a los cambios de aceite y lubricante.
- La justificación de la aplicación de las mejores prácticas disponibles (cubetos de retención, bandejas de recogida, etc.) para evitar vertidos al mar.
- El plan de seguimiento interno.
- El protocolo a seguir en caso de vertidos accidentales, cuyo suceso y seguimiento deberán comunicarse (comunicación de la ocurrencia, medidas adoptadas y resultados de control analítico), además de a la Autoridad Portuaria y al órgano medioambiental competente del Gobierno de Canarias, al citado Organismo de Cuenca.
- La definición de un técnico competente encargado de verificar las operaciones de suministro de combustible.

Asimismo, tal y como indica el Consejo Insular de Aguas de Tenerife, la verificación de la correcta recogida y gestión de los potenciales residuos que puedan verse de forma accidental (aceites, combustibles, lodos, etc.) deberá realizarse por técnico competente encargado adscrito a la actuación con la disponibilidad necesaria, en lugar de por técnico de obra, tal y como indica el promotor en el documento ambiental del proyecto.

c.3 Seguridad marítima y afección a infraestructuras existentes:

Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife indica que tras la autorización de la instalación, se verán modificadas las zonas de maniobra para el atraque, reiro y maniobra de buques y embarcaciones para lo cual se deberá llevar a cabo un estudio de simulaciones para determinar los nuevos valores para realizar las citadas maniobras teniendo en cuenta el atraque del dique flotante y su operativa.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife informa que el promotor, con motivo de la tramitación del expediente de modificación de la concesión de la que es titular, contrató un estudio para delimitar las afecciones a la operatividad de la dársena que pudiera producir la modificación de la concesión a las maniobras de entrada, reiro, atraque, desatraque y maniobras de salida en las distintas alineaciones de la Dársena del

Este. Dicho estudio permite concluir que la instalación del dique flotante no producirá limitaciones operativas adicionales significativas en relación a la situación sin dique, en las maniobras de los buques que operan en las terminales de contenedores.

Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife indica que las instalaciones para la carga y descarga de hidrocarburos situadas actualmente bajo el muelle hasta la mitad de la segunda alineación deberán ser modificadas para permitir su operatividad una vez esté instalado el dique flotante. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife informa al respecto que se inhabilitarán los actuales puntos de toma y se procederá a la prolongación de las tuberías y a la instalación de nuevas arquetas de toma de manera que se permita la operatividad de las citadas instalaciones.

Tal y como indica Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, antes del comienzo de la actividad en el dique flotante, se deberá evaluar la posibilidad de que la nueva actividad produzca filtraciones de productos líquidos a granel, que pudieran ser arrastrados por el agua o por derrame accidental hacia el interior de las arquetas de carga y descarga de hidrocarburos una vez inhabilitadas. El Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto incluirá las medidas adecuadas de seguimiento y control para vigilar que no se produzcan las citadas filtraciones y especificará las medidas preventivas y correctoras oportunas a implementar en caso contrario, que deberán ser supervisadas y aprobadas por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Tal y como indica Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, los trabajos de reparación llevados a cabo en el dique flotante deberán tener en cuenta y estar coordinados con el resto de actividades portuarias con posible interacción.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife indica que, para delimitar la posible afección de los trabajos que se realicen en el dique flotante en la operatividad de los atraques adyacentes, se contrató un estudio sobre operaciones simultáneas del que se desprende la necesidad de adoptar las siguientes medidas:

- Se prohíbe la realización de cualquier tipo de trabajo en caliente (ya sea en interior de buques, posible dique flotante, o en muelle) a una distancia mínima general de 30 metros del contorno (de proa a popa) de cualquier buque con hidrocarburos.
- Redacción de los protocolos correspondientes para la coordinación de operaciones simultáneas, de obligado cumplimiento para concesionarios y operadores.
- Estudio de las actuaciones necesarias para sellar las galerías, registros y arquetas que se puedan encontrar a menos de 30 m de trabajos en caliente, ejecución y mantenimiento de las mismas.
- Estudio de las actuaciones necesarias para impedir el golpeo accidental de las tuberías de combustibles adosadas al espaldón, y su ejecución.
- Estudio de un sistema de detección de fugas de hidrocarburos, tanto en galerías como en tramos aéreos ubicados en espaldón, de CEPSA/PETROCAN y TERMINALES CANARIOS en la primera y segunda alineación del Dique del Este y la ejecución en su caso.
- Estudio de vibraciones en primera y segunda alineación del Dique del Este, para evitar daños a líneas de combustible debidos a la circulación de maquinaria pesada y adoptar las medidas que se deriven del mismo.

El Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto incluirá las medidas de control necesarias que permitan cumplir los protocolos y estudios mencionados en el párrafo anterior.

Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife indica que la zona de servidumbre que deba mantenerse entre la parte concesionada del muelle y el espaldón del Dique, tendrá una anchura suficiente para permitir el paso de camiones, plumas y vehículos de emergencia, teniendo en cuenta las dimensiones habituales de los vehículos que circulan por las zonas portuarias. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife informa que en el título de la concesión modificada de la ocupación del tramo de muelle anexo al dique flotante, figurarán las condiciones de la servidumbre de paso y de uso privativo que permitan garantizar la realización de las labores de inspección, mantenimiento, reparación, mejora u otras necesarias para la explotación de las instalaciones públicas o privadas,

acceso de los servicios de emergencia y el desarrollo de las operaciones de tráfico comercial en el resto del dique.

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 2.ª 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 «Centro de reparaciones navales e instalación de dique flotante y operativa del mismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife» se encuentra incluido en el apartado a) del artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, relativo a los proyectos incluidos en el ámbito de la evaluación de impacto ambiental simplificada por pertenecer al anexo II de la citada Ley.

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 no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Centro de reparaciones navales e instalación de dique flotante y operativa del mismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental, en la documentación complementaria remitida por el promotor y en la presente resolución.

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), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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, 10 de noviembre de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Centro de reparaciones navales e instalación de dique flotante y operativa del mismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife

