

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 23394** *Resolución de 29 de octubre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN Naciente, en Las Palmas de Gran Canaria (Canarias)».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de marzo de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN Naciente, término municipal de Las Palmas de Gran Canaria (Canarias)», remitida por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo, a solicitud de Astilleros Canarios, SA (ASTICAN), como promotor del proyecto.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación obrante en el expediente para el proyecto y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo, analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, el proceso de participación pública y consultas y la documentación incorporada con posterioridad a la solicitud.

No comprende, sin embargo, el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad química, ni seguridad marítima, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

#### 1. Localización y descripción del proyecto

El proyecto se localiza en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, específicamente, en la zona I de servicio dentro de las instalaciones del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, al este del actual muelle de ASTICAN.

Actualmente, las instalaciones de ASTICAN se dedican a la reparación y mantenimiento de buques y plataformas petrolíferas y el proyecto consiste en la construcción de un dique seco, adosado a los muelles de ASTICAN Naciente (muelle de armamento) y de ASTICAN Norte, a modo de continuación de éstos, mejorando las condiciones operativas y de seguridad, así como de accesibilidad de medios de transporte de materiales y personas.

Esta nueva infraestructura permitirá incrementar en más de un 10 % la longitud de línea de atraque para reparaciones a flote, ampliar la capacidad de varado de 36.000 a 95.000 toneladas de peso muerto, en respuesta al crecimiento del transporte marítimo y las nuevas exigencias tecnológicas. Además, la ampliación de la anchura en coronación del cajero de naciente del dique seco hasta los 15,2 metros facilitará el acceso y maniobra de maquinaria y vehículos de transporte, mejorará las condiciones de evacuación y permitirá la operación de grúas automóviles.

El 11 de octubre de 2018, ASTICAN presentó un proyecto modificado a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, solicitando una extensión de 25 años para la concesión e

incluyendo una mayor superficie de lámina de agua para el nuevo dique. Este dique seco ocupará un área total de 38.551,28 m<sup>2</sup>, de los cuales 20.701,28 m<sup>2</sup> estarán destinados al dique y la explanada, mientras que 17.850 m<sup>2</sup> se destinarán al atraque, con una línea de atraque de 357 metros lineales y una manga de atraque de 50 metros.

El proyecto implica la construcción de un dique seco de gravedad, diseñado para buques de hasta 95.000 toneladas de peso muerto y se llevará a cabo en terrenos que forman parte de la concesión otorgada a ASTICAN. A continuación, se detallan las especificaciones clave:

- Se utilizarán 10 cajones flotantes prefabricados de hormigón armado con forma de «U», que conformarán tanto el nuevo muelle como el dique seco.
- El foso del dique tendrá una eslora de 320 metros, una manga útil de 46,25 metros y un calado de -9,5 m referido al cero del puerto.
- La cota de cimentación de los cajones se establecerá a una profundidad máxima de -19 metros, lo que requerirá dragar un volumen total de 85.412,77 m<sup>3</sup> en la zona donde se ubicará el dique seco, que contiene sedimentos no consolidados y contaminados.
- Los cajones se fondearán sobre una banqueta de cimentación de escollera natural, unidos entre sí mediante juntas diseñadas para prevenir filtraciones.

Los trabajos comenzarán con el dragado del fondo marino rocoso hasta alcanzar la profundidad necesaria para la cimentación de los cajones. Se deberán dragar dos zonas diferenciadas: a) una zona con cimentación a cota inferior al fondo marino, donde se regularizará el fondo rocoso con una capa de escollera de 100 kg y un espesor mínimo de 70 cm; b) una zona con cimentación a cota superior al fondo marino, donde se construirá una banqueta de cimentación con escollera natural de entre 60 y 300 kg, con un espesor mínimo de 1 metro. En el dragado se emplearán una draga cortadora y una draga de cuchara o de succión pequeña para estas tareas. El material rocoso que se drague será reutilizado como relleno en la misma obra, mientras que el material fino contaminado se gestionará mediante su confinamiento subacuático.

Una vez fondeados los cajones, se rellenarán las celdas con material granular de cantera. Posteriormente, se ejecutará la viga cantil de hormigón armado, seguida de la colocación de los aristones y bolardos. El dique seco contará con instalaciones de aire comprimido, sistemas de extinción de incendios, suministro de agua potable y salada, electrificación e iluminación, así como sistemas de CCTV y fibra óptica, etc.

El diseño incluye una compuerta de entrada en la cabeza sur del dique y la posibilidad de instalar una segunda compuerta en el futuro para subdividir la longitud del dique. Esto permitirá varar barcos de menor tonelaje sin interferir con el uso simultáneo por otras embarcaciones, facilitando operaciones de mantenimiento y reparación de dos buques a la vez. Además, se podrá evacuar solo el volumen de agua necesario para cada buque, lo que contribuirá a una mayor eficiencia energética durante la fase de explotación.

La duración estimada de la obra es de al menos doce meses.

## 2. Tramitación del procedimiento

Como antecedente, fue dictado informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del citado proyecto por sus posibles efectos significativos sobre el medio ambiente, mediante Resolución de 9 de diciembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

El 11 de agosto de 2021, el órgano sustantivo realiza el trámite de consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas, que se recogen en el anexo de esta resolución, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De conformidad con el artículo 36 de la Ley de evaluación ambiental, el 25 de agosto de 2021, se publica en el «Boletín Oficial del Estado», anuncio de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de información pública del proyecto y del estudio de impacto ambiental (EsIA), sin que se hayan recibido alegaciones.

El 11 de marzo de 2022, tiene entrada la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto y tras el análisis del expediente, con fecha 19 de septiembre de 2022, se requiere al órgano sustantivo, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, que complete el EsIA y aporte determinados informes previstos en el artículo 37.2 de la citada Ley. El EsIA subsanado tiene entrada el 19 de diciembre de 2022 y los informes preceptivos se aportan en diferentes fechas, resultando completo el expediente, con fecha 28 de julio de 2023, tras lo que se procede a la elaboración de la presente declaración de impacto ambiental.

### 3. Análisis técnico del expediente

#### a. Análisis de alternativas.

El estudio de alternativas no contempla la configuración del dique seco, el cual se ubica en un único lugar, la zona adyacente al actual dique de ASTICAN. De este modo, las diferentes opciones para la implementación del proyecto se diferencian por la eslora y la manga del dique seco a construir, así como por la técnica constructiva empleada. Las alternativas propuestas son las siguientes:

- La alternativa 0: No ejecución del proyecto.
- La alternativa 1: Construcción de un dique seco de «gravedad» mediante el fondeo de 10 cajones flotantes prefabricados de hormigón armado y separados del cantil del muelle de ASTICAN Naciente 25 metros. Las obras también incluyen la ejecución de dos explanadas situadas al norte (1.658,75 m<sup>2</sup>) y al poniente (7.242,50 m<sup>2</sup>) del dique seco para el tránsito de la maquinaria, los medios auxiliares y el personal necesarios para los trabajos de mantenimiento y reparación.
- La alternativa 2 «modificado 1»: Construcción de un dique seco de «gravedad» con una estructura a base de 10 cajones flotantes prefabricados de hormigón armado, siendo necesario el dragado del fondo marino rocoso en el tercio norte del trazado. Se incluye la construcción de una explanada de servicio de unos 2.616 m<sup>2</sup> de superficie, anexa al nuevo dique.
- La alternativa 3 «modificado 2»: Construcción de un dique seco de «gravedad» con una estructura a base de 10 cajones flotantes prefabricados de hormigón armado, siendo necesario el dragado del fondo rocoso en aproximadamente tres cuartas partes de la longitud del trazado. Se incluye la construcción de una explanada de servicio de unos 16.415,94 m<sup>2</sup> de superficie, anexa al nuevo dique.
- La alternativa 3 «posible proyecto de ejecución»: Construcción de un dique seco de «gravedad» con una estructura a base de 10 cajones flotantes prefabricados de hormigón armado, siendo necesario el dragado de un volumen previsto de 85.412,77 m<sup>3</sup> en dos zonas diferenciadas, una en la que la cimentación del dique seco se encuentra a una cota inferior al fondo marino existente y otra zona, en la que la cimentación del dique seco se encuentra a una cota superior al fondo marino.

El EsIA indica que no hay implicaciones ni diferencias relevantes entre las alternativas en el aspecto ambiental: ni en la ocupación de los fondos, ni en la generación de turbidez, ni en la generación de ruidos y emisiones, decantándose finalmente por la última alternativa propuesta que es la planteada para el desarrollo en el proyecto.

Todas las alternativas propuestas requieren el dragado del fondo marino, si bien contemplan diferencias respecto a la gestión del material resultante. Se dragarán dos tipos de materiales: el material rocoso, que se reutilizará como relleno en la obra, y el material fino contaminado, que no cumple con las características necesarias para su reutilización. Para este último, se plantean dos alternativas de gestión: a) la extracción

del material a tierra y su disposición en un vertedero autorizado; b) el confinamiento submarino del material. La primera opción se descarta ya que parte del sedimento se considera peligroso por su potencial carcinógeno, aunque no representa un riesgo para el medio acuático, por lo que se recomienda no extraer el material del fondo. Además, los vertederos disponibles en las islas no están autorizados para gestionar estas sustancias o no tienen la capacidad necesaria para el volumen de sedimento a dragar, que es de aproximadamente 5,000 m<sup>3</sup>. Por estas razones, se opta por la permanencia del material en el fondo marino a través de confinamiento submarino, para lo que se han considerado tres alternativas de ubicación: una al sur, otra al este del dique seco, y otra al norte. Finalmente, se selecciona el confinamiento al norte del futuro dique seco, en la unión entre el muelle ASTICAN Norte y el muelle ASTICAN Naciente. El recinto contará con motas de 4 metros de altura y una capa impermeable, a una profundidad de aproximadamente 8 metros. Esta ubicación es la más adecuada, ya que se encuentra en una zona más somera y protegida, donde las corrientes son menores, lo que aumentará la eficacia de las barreras de contención antiturbidez y, por ende, minimizará el impacto en la calidad del agua.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

A la vista del EsIA, los informes y alegaciones recibidos y la documentación subsanada, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

b.1 Suelo, sedimento y lecho marino.

Según indica el promotor, las instalaciones se encuentran sobre suelos de relleno portuario, que no tienen valor natural. En 2017, ASTICAN realizó un informe preliminar sobre la situación del suelo, siguiendo la normativa del Real Decreto 9/2005, que establece criterios para identificar suelos contaminados, de cuyos resultados se desprende que de una superficie total de 162.840 m<sup>2</sup>, más de la mitad (95.505 m<sup>2</sup>) está ocupada por instalaciones de producción, casi toda pavimentada (94.505 m<sup>2</sup>). El 68 % de esta superficie está pavimentada con hormigón y el 32 % con asfalto, y cuenta con sistemas de recogida de aguas pluviales y saneamiento. No hay aguas subterráneas en el área, por lo que no se realizan muestreos.

En cuanto a los sedimentos y el lecho marino, el material a dragar se divide en dos tipos: material sedimentario, fino, superficial y contaminado y material rocoso. Para la gestión del material rocoso, se plantea el acopio temporal sobre alguna explanada y posterior reutilización como relleno de la obra. Para determinar la gestión del material contaminado, el EsIA incluye los resultados de un muestreo y caracterización de sedimentos, siguiendo las «Directrices para la Caracterización de Material Dragado y su reubicación en aguas del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPM-T) (DCMD, CIEM, 2015)». Se han tomado 8 muestras: 4 junto al muelle (AstiM1, AstiM2, AstiM3, AstiM4) y 4 en el resto de la zona a dragar (AstiG1, AstiG2, AstiG3, AstiG4). Además, se realizan 3 muestras (V1, V2 y V3) en una zona considerada para el vertido de material contaminado, donde se detectó alta contaminación, especialmente por hidrocarburos y tributilo de estaño (TBT).

Los resultados de la caracterización preliminar muestran que el porcentaje de finos supera el 10 % para todas las muestras analizadas (oscilando entre el 22 y el 72 %), por lo que se realiza una caracterización química de ellas. Los resultados de dicha caracterización revelan que la mayoría de las muestras presentan un contenido en metales superior a los niveles de acción A y B, que supone que los sedimentos puedan ser vertidos al mar. Además, se determina que el contenido en TBT para 7 de las muestras (AstiM1, AstiM2, AstiM3, AstiM4, V1, V2 y V3) y, por tanto, para la totalidad del sedimento a dragar, supera el umbral de sedimento no peligroso establecido en las Directrices para la Caracterización de Material Dragado (1,2 mg Sn/Kg), mientras que el

contenido en hidrocarburos para 3 de las 7 muestras (AstiM2, AstiM3 y AstiM4) supera también el umbral de sedimento no peligroso.

Ante esta situación, para poder determinar si el material puede ser gestionado como material de categoría C y, por tanto, utilizado en la propia obra mediante su confinamiento, se determina la peligrosidad de las muestras conforme al Reglamento 1357/2014 de la Comisión Europea, de 18 de diciembre de 2014, por el que se sustituye el anexo III de la Directiva 2008/98/CE, sobre los residuos. Así, las 3 muestras cuyo contenido en hidrocarburos supera el umbral de sedimento no peligroso se clasifican como peligrosas por «carcinogenicidad» (categoría de peligro H350), ya que la concentración obtenida supera los 2500 mg/kg y representa 0,25 %, mientras que, en el caso de los TBT, aunque 7 de las muestras superan los umbrales para el sedimento no peligroso, según las Directrices para la Caracterización de Material Dragado, no pueden considerarse peligrosas por «toxicidad», al no superar las concentraciones establecidas en el Reglamento 1357/2014. Además, aunque estos compuestos presentan también peligrosidad para el medio acuático (códigos H400, H410 y 413), el Reglamento 1357/2014 no establece los límites para determinar esta peligrosidad. Así, se determina que este material puede ser gestionado atendiendo al artículo 27.4 de las Directrices para la Caracterización de Material Dragado (2015), es decir, que se permite su reubicación en el DPM-T únicamente mediante su confinamiento en recintos específicamente contruidos para el almacenamiento de productos contaminados.

Considerando que el material es clasificado como peligroso debido a su potencial carcinógeno en el medio terrestre, sin riesgo para el medio acuático y el reducido volumen de sedimento no consolidado presente en el fondo, distribuido como una delgada capa, se concluye que la opción más viable es mantenerlo en el fondo marino mediante su confinamiento. Este confinamiento subacuático consiste en la colocación del material dragado en el fondo marino (pudiéndose emplear algún dispositivo de confinamiento lateral, fosa previa, etc.) y su recubrimiento con el material rocoso dragado que actúa como aislante, para luego confinarlo con cajones de la propia obra, y finalmente, colmarlo con relleno general y pavimentarlo, obteniendo de esta manera una zona totalmente estanca y sellada, que evita el contacto del sedimento contaminado con el agua, el suelo natural y con actividades humanas.

En cuanto a los impactos generados, el EsIA destaca la perturbación del fondo marino, más que la calidad del material, de tal manera que no se inducirán procesos que alteren la calidad sedimentaria, tan sólo se producirán incidencias de tipo mecánicas, siendo el principal efecto la desaparición permanente de la primera capa de sedimentos y de la capa rocosa mayoritaria, lo que supondrá la destrucción de unos 80.000 m<sup>2</sup> y unos 120.000 m<sup>3</sup> de suelo en el fondo del mar. Estos serán sustituidos por una estructura de hormigón que ocupará la zona. Teniendo en cuenta que se trata de fondos marinos con escaso valor ambiental, los impactos se consideran nulos o poco significativos.

Por otro lado, durante las fases de obras y de funcionamiento, es posible que se produzca contaminación de los suelos debido a derrames accidentales. Para evitarlo se plantea la vigilancia del correcto control y funcionamiento de la maquinaria. Durante la fase de funcionamiento, estos efectos serán muy locales (decenas de metros alrededor del nuevo dique seco) y se producirán sobre unos fondos de escaso valor y con presencia de contaminantes presentes en la actualidad estando sujeto a un programa de seguimiento y control ambiental.

El EsIA incluye medidas preventivas desde la fase de diseño, para evitar contaminaciones y seleccionar el tipo de draga más adecuada para retirar el material sedimentario contaminado, que se encuentra sobre el sustrato rocoso. Si la draga cortadora no puede realizar el trabajo de manera eficiente y segura para el medio ambiente, se utilizará una draga pequeña de succión o una draga de cuchara ecológica. Además, se delimitará correctamente toda la zona de trabajo y se especificarán las actividades a realizar en cada área. Para la zona de acopio temporal en superficie del material rocoso dragado a reutilizar en el relleno de la obra, se planificará la circulación especificando las rutas a seguir dentro del puerto. Al finalizar las obras, se restaurarán

las áreas afectadas a sus condiciones originales, prestando especial atención a la zona de acopio temporal la zona, así como los accesos que hayan podido verse afectados.

El EsIA también incluye un plan de gestión de residuos, que contempla un área con una cubierta impermeable para la disposición de los residuos generados. Este tratamiento se llevará a cabo de acuerdo con la normativa vigente, como el RD 105/2008 sobre residuos de construcción y demolición, así como la Ley estatal 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y la Ley 1/1999 de Residuos de Canarias. Igualmente, se seguirá el «Procedimiento para la gestión de residuos» de ASTICAN, que establece métodos y acciones para la clasificación, manipulación, almacenamiento, control y gestión de los residuos peligrosos y no peligrosos generados durante la actividad.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que la actividad actual del muelle comenzó en 1974, y no se aportan series de datos temporales de los potenciales focos contaminantes y de sus medios receptores, tan sólo los análisis realizados desde el 2014. Señala que debe respetarse lo indicado por las Directrices para la Caracterización de Material Dragado en su artículo 28, para el material dragado de la categoría C no susceptible de vertido al mar, aspecto que se recoge en el condicionado de la resolución.

Por su parte, la Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO, informa que, según la evaluación de ecotoxicidad realizada por la Subdirección General de Economía Circular del MITECO en base a lo establecido en el artículo 29.1 de las Directrices para la Caracterización de Material Dragado, las muestras Asti M2 y AstiM4 no han demostrado ser sedimento no peligroso, no siéndoles de aplicación la exclusión señalada en el artículo 3.4 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Por tanto, el material no considerado sedimento no peligroso (Asti M2 y AstiM4) deberá caracterizarse según establece la legislación sobre residuos para su posterior entrega a gestor autorizado. Por su parte, las muestras AstiM1, AstiM3, V1, V2 y V3 no reúnen las características de residuo peligroso con relación a su carácter ecotóxico respecto al TBT y sus productos de degradación (categoría tipo R). Así, en caso de que se decida confinar el material representado en estas muestras, esto deberá realizarse de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de las Directrices para la Caracterización de Material Dragado. El resto de material no consolidado a extraer, representado por las muestras AstiG1 (de categoría B), AstiG2, AstiG3 y AstiG4 (las tres últimas de categoría C según las Directrices para la Caracterización de Material Dragado, 2021) podrá gestionarse como propone el promotor. Se incluye una condición en la sección correspondiente de esta resolución.

#### b.2 Calidad del agua.

La zona de actuación afecta a la masa de agua superficial ES70GCAMM\_1 «Puerto de Las Palmas», catalogada, siguiendo las indicaciones de la Directiva Marco del Agua, como «masa de agua muy modificada», y según el Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria (2015-2021) con un estado «bueno o mejor». ASTICAN cuenta con una autorización otorgada por la Viceconsejería de Canarias, el 23 de octubre de 2003, para «efectuar el vertido al mar de las aguas industriales depuradas procedente de una planta de tratamiento de aguas de limpieza al chorro, aguas procedentes de la planta de tratamiento de residuos oleosos Marpol, salmuera, aguas de refrigeración de buques y pluviales, a través de una conducción de desagüe en el Puerto de la Luz y Las Palmas, término municipal de Las Palmas de Gran Canaria». Cumpliendo con las condiciones establecidas por la autorización de vertido al mar, el promotor realiza un control de vigilancia estructural anual del efluente y del medio receptor. En los resultados de 2019-2020 no se apreció daño estructural, y los valores del medio receptor y efluente cumplían con los valores autorizados.

El EsIA incluye un apartado específico que se refiere al artículo 4.7 de la Directiva Marco del Agua. En este apartado se concluye que la alteración hidromorfológica se encuentra dentro de una masa de agua muy modificada debido a la presencia de

puertos, donde se llevan a cabo intervenciones similares de manera regular. Esta alteración es puntual y de pequeñas dimensiones, ubicada en una zona artificial. Se han implementado todas las medidas necesarias para evaluar y proteger el medio ambiente, con el fin de reducir al mínimo los impactos ambientales de la actuación. Por lo tanto, concluye que la intervención no causará un deterioro en la masa de agua superficial ni impedirá alcanzar los objetivos establecidos. Según el Plan Hidrológico 2015-2021, a pesar de ser consideradas aguas muy modificadas por la presencia de puertos y las alteraciones morfológicas asociadas, como diques, dársenas y dragados, lograron obtener una calificación global de buena o mejor, manteniendo un estado ecológico y químico también bueno o mejor.

El estado del agua se verá alterado durante el dragado y durante el vertido del material sedimentario, debido a la resuspensión de sedimentos contaminados y su incorporación a la columna de agua, lo cual genera turbidez. Otro efecto que debe considerarse es la liberación de contaminantes del sedimento a la columna de agua. La caracterización del material sedimentario, según las Directrices para la Caracterización de Material Dragado, ha identificado que el material presenta un alto porcentaje de finos (la presencia de finos oscila entre el 22% y el 72%, estando la mayoría por encima del 50%) y altas concentraciones de varios metales, y, particularmente valores muy elevados de hidrocarburos, que provocan que sea catalogado como material peligroso.

El promotor ha presentado un estudio sobre la modelización de la pluma de turbidez (anexo 2: Estudio de dispersión de las operaciones de dragado y vertido). Se espera que las actividades de dragado y vertido generen niveles de turbidez que superen los valores habituales en la zona, que oscilan entre 4 y 8 mg/l. Además, se prevé que se alcancen valores superiores a 150 NTU, lo cual está por encima del umbral establecido por el Plan Hidrológico para considerar que la masa de agua se encuentra en mal estado. Sin embargo, este aumento de turbidez se limitará a la zona de vertido, que estará delimitada por cortinas antiturbidez, y solo ocurrirá durante las operaciones de dragado y vertido, disminuyendo 12 horas después de finalizar estas actividades. Además, a partir de las simulaciones realizadas se puede prever que el impacto será temporal y de baja intensidad. Aunque se consideran negativos, los efectos del dragado sobre la turbidez son de baja magnitud, ya que, aunque se han identificado valores superiores a 20 mg/l (por debajo del cual el agua se ve transparente), pero nunca por encima de 100 mg/l, y esto solo en las áreas de ASTICAN, así como en las instalaciones cercanas de Zamakona y GESPORT, los niveles de turbidez se restablecerán a menos de 20 mg/l aproximadamente 8 horas después de concluir el dragado y vertido. En conclusión, el EsIA determina que, aunque se prevé un impacto medio en la generación de turbidez, su duración será breve, ya que se estima que el dragado en la zona con sedimentos no excederá las 2 semanas. Además, la mayor parte del material sedimenta en un plazo aproximado de 2 horas, lo que contribuye a la rápida recuperación de la calidad del agua.

Para garantizar la calidad del agua, el EsIA plantea una serie de medidas, incluyendo la instalación de barreras o cortinas antiturbidez, que se extienden hasta el fondo, alrededor de las áreas de dragado y vertido. Esta medida es especialmente efectiva en esta zona abrigada, con escasas corrientes y casi nulo oleaje, lo que potencia la eficacia de las barreras y asegura su estabilidad. Además, se colocarán las barreras en dos líneas paralelas consecutivas para maximizar su efectividad. Para el dragado del material fino superficial contaminado, se utilizará una draga de succión por aire, que reduce la dispersión del material en la zona de succión, por lo que la resuspensión de sedimentos en el área de dragado será considerablemente menor que en la zona de vertido, aspecto que se ha considerado en la simulación.

Finalmente, hay que tener en cuenta el riesgo de vertidos accidentales de sustancias contaminantes, como hidrocarburos, aceites, lubricantes y combustibles. Estos vertidos pueden tener un impacto significativo en la calidad del agua y, de manera indirecta, en las especies marinas. Sin embargo, el promotor señala que, al estar ubicado en una

zona resguardada dentro del puerto, se minimizan considerablemente estos riesgos, especialmente en comparación con un posible derrame en áreas no portuarias.

Para prevenir estos incidentes, entre las medidas de mitigación propuestas por el promotor se encuentra la prohibición del vertido de aceites, hidrocarburos y otros contaminantes, que deberán ser almacenados en recipientes estancos y gestionados por empresas especializadas. Se utilizarán bandejas metálicas para evitar derrames de combustible y se establecerá un área específica para el lavado de maquinaria, con un sistema para recoger el agua sucia. No se permitirán fosas sépticas sin autorización, y se priorizará el uso de depósitos estancos para residuos. Los cambios de aceite se realizarán en talleres autorizados y los residuos de hormigón se llevarán a vertederos. La maquinaria se ubicará lejos del agua y se seguirán normativas sobre vertidos peligrosos. Se implementarán planes de emergencia y contingencia, así como medios anticontaminación. Además, se realizarán análisis del agua antes y durante las obras, y se continuará monitoreando la calidad del agua durante la fase de funcionamiento.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que el promotor dispone de una autorización de vertido al mar de aguas procedentes de la planta de tratamiento de residuos oleosos MARPOL y que gestiona dicho tipo de residuos a través de un gestor autorizado, con descarga directa a las cubas o transportes especiales para los mismos, por lo que no se espera afección a causa de estos vertidos. Por otro lado, determina que los tratamientos superficiales (limpieza y revestimiento), son las actividades que más contaminantes emiten a las aguas. La limpieza con pinturas antifouling se basan en compuestos biocidas que pueden causar efectos negativos sobre el medio marino en grandes cantidades, provocando residuos peligrosos en el aceite, fluidos hidráulicos, lubricantes, disolventes, ácidos y anticongelantes (EPA, 1991) e incluso TBT. Por este motivo recomienda realizar las operaciones de limpieza en zonas habilitadas donde se recojan las aguas con potencial contenido en contaminantes para su tratamiento, y la realización de un análisis de la posible presencia de compuestos contaminantes procedentes de la pintura antifouling que pudieran liberarse al medio circundante. Recomendaciones incluidas en el condicionado de esta resolución.

### b.3 Biodiversidad, espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

#### – Especies.

El EsIA indica que se trata de una zona industrial, con rellenos portuarios pavimentados sin presencia de vegetación natural en la zona terrestre. En el ámbito marino, en la zona rocosa están presentes la comunidad de algas fotófilas de facies calmo, con escaso grado de desarrollo debido a la acumulación de sedimentos finos por tratarse de una dársena portuaria sin corrientes de relevancia, y la comunidad de *Diadema antillarum* (blanquial), que se considera una facies degradada de la anterior. Sobre sustrato sedimentario la comunidad presente es la comunidad de las arenas fangosas infralitorales, sin presencia de fanerógamas marinas cercanas a la zona de actuación. En cuanto a la fauna, la potencialmente presente en la zona terrestre es la propia de ambientes urbanos o industriales. En la parte marina, al margen de la infauna de las zonas con presencia de sedimento, sólo es previsible la presencia esporádica de ejemplares de aves (gaviotas y otras aves marinas que frecuentan la zona portuaria) y de peces presentes en el puerto.

En cuanto a las especies protegidas, consultado el visor geográfico del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias (Biocan) y según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Consejería, se concluye que, aunque en la zona de actuación no se ha identificado la presencia de ninguna especie protegida, en cuadrículas marinas cercanas sí se ha identificado en algún momento su presencia, destacando los grupos de los cetáceos y la tortuga boba como los que más avistamientos registran en las aguas portuarias. En concreto se han avistado las siguientes especies: rorcual norteño (*Balaenoptera borealis*), calderón tropical

(*Globicephala macrorhynchus*), rorcual común (*Balaenoptera physalus physalus*) y tortuga boba (*Caretta caretta*), todas ellas especies catalogadas como «vulnerable» tanto en el Catálogo Canario de Especies Protegidas (CCEP) como en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA); y delfín moteado (*Stenella frontalis*), cachalote enano (*Kogia sima*), cachalote pigmeo (*Kogia breviceps*) y calderón gris (*Grampus griseus*), catalogadas como de «protección especial» en el CCEP y en «régimen de protección especial» en el CEEAA.

En cuanto a la fauna terrestre, el caracol pintado de Gran Canaria (*Theba grasseti*), «vulnerable» en el CCEP, se ha identificado en varias zonas portuarias, así como el murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*), de «protección especial» en el CCEP y en «régimen de protección especial» en el CEEAA, en la zona más al sur próxima a la ciudad. Entre las aves, catalogadas en «régimen de protección especial» en el CEEAA, el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) y la curruca capirotada (*Sylvia atricapilla Heineken*) se han identificado en cuadrículas más próximas a la ciudad, mientras que el charrán común (*Sterna hirundo*) y la garceta común (*Egretta garzetta*), ambas en «régimen de protección especial» en el CEEAA, se han avistado en distintas zonas del puerto. En todo caso se trata de avistamientos puntuales de especies con alta movilidad, que no indican presencia continuada ni exclusividad de uso por esa zona.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario (HIC), no hay ninguno en el entorno de la zona de actuación, siendo los más cercanos el HIC 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos», y el HIC 1250 «Acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas».

La valoración del medio biótico se centra en el posible efecto sobre especies protegidas, dado que el medio en el que se proyecta la actuación es un medio antropizado, en el que no hay especies vegetales o animales terrestres de interés, y las comunidades marinas cuentan con escaso valor ambiental.

Las acciones de obra se desarrollan en zona marina del interior del puerto, lejos del hábitat del caracol pintado y de la seba (*Cymodocea nodosa*), catalogada de «Interés para los ecosistemas canarios» en el CCEP y «vulnerable» en el CEEAA. El único posible impacto sería sobre mamíferos y quelonios, que aparecen esporádicamente en la zona, sin ser éste un entorno de presencia habitual y preferencial para los mismos. No obstante, la instalación de anclajes para la fijación del dique seco podría generar molestias debido al incremento acústico generado, dado que este tipo de acciones genera ruido de forma omnidireccional con niveles en los rangos de 185-195 dB<sub>RM</sub> re 1 µPa @ 1 m /195-215 dB<sub>max</sub> re 1 µPa @ 1 m, mientras que los niveles máximos pueden alcanzar hasta 260 dB re 1 µPa @ 1 m, siendo los ruidos puntuales molestos para los mamíferos marinos a partir de los 160 dB (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2012), aunque menor que las que generan la ejecución de pilotes, que son de mayor grosor (0,8 a 1,5 m de diámetro, frente a los 0,15 - 0,2 m de los anclajes).

Una vez en funcionamiento, las nuevas instalaciones no generarán impactos adicionales significativos más allá de las molestias que ya provocan en la actualidad las instalaciones existentes. En cuanto a los posibles efectos adversos derivados de la introducción de especies alóctonas asociadas a los buques y estructuras que se reparan en las instalaciones de ASTICAN, la puesta en funcionamiento del dique seco no representa un cambio significativo respecto a la situación actual. Respecto a las tareas que se hagan a flote, son independientes de la construcción del dique seco, y se harán en todo caso siguiendo la normativa nacional y las condiciones impuestas por la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima de Las Palmas. En cuanto a los posibles impactos derivados de la liberación de especies que se encuentren en las aguas de lastre, o que se separen del casco por efecto del chorreo o limpieza de este, debe destacarse que todos los residuos generados en la limpieza en el dique seco no contaminarán el medio marino, ya que se extraen y envían a gestor autorizado.

Teniendo en cuenta esta valoración, el promotor determina que, tanto el impacto de las acciones de dragado y relleno y construcción del dique, como su actividad una vez

entre en funcionamiento, tendrá efectos nulos o poco significativos sobre las especies protegidas, aunque establece una serie de medidas protectoras, como prestar especial cuidado en no verter basuras en las inmediaciones de la zona que pudiesen atraer la atención de las aves y roedores; la utilización de cortinas antiturbidez para evitar niveles de turbidez elevados; y, en el caso de que sea necesario el hincado de anclajes para la construcción del dique seco se aplicarán las siguientes medidas específicas:

- Como posibles soluciones de ingeniería, se valorará aplicar diferentes métodos de reducción del ruido de la operación del martillo (cambio de la forma del pie del anclaje, amortiguamiento del contacto, soporte del anclaje en forma de falda, cambio de los parámetros de golpeo del anclaje y aislamiento/amortiguamiento del sonido).

- Se considerará el uso de soft-start dependiendo de las especificaciones de los anclajes, el mecanismo de hincado y el sustrato.

- Antes del inicio del hincado, un experto observador de mamíferos marinos deberá monitorizar la dársena exterior busca de cetáceos y rellenar los formularios estándares de avistamiento.

- El observador deberá mantener una vigilancia constante de la zona durante al menos 30 minutos antes de que se dé comienzo a la actividad que produce el sonido, y mantener la observación durante al menos 30 minutos después de que dé comienzo la actividad productora del sonido. La actividad productora de sonido no deberá comenzar hasta que hayan pasado al menos 30 minutos si se ha observado un cetáceo en la zona.

- Las operaciones no deberán comenzar si se han detectado cetáceos en una distancia radial de 1.000 m de donde se va a producir el sonido.

- Si hay un parón en el hincado de anclajes por un periodo mayor a 30 minutos entonces se deberá proceder con el mismo sistema de pre-vigilancia y soft-start.

– Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

En la zona de actuación, no existen espacios marinos protegidos, aunque el apartado específico relativo a la evaluación de los impactos sobre la Red Natura 2000 indica que los espacios más cercanos se corresponden con:

- La Zona Especial de Conservación (ZEC) ES7010016 «Área Marina de la Isleta», situada aproximadamente a 1.600 metros al este de la zona de actuación. Los hábitats o especies que motivan la declaración de la ZEC son: 1224\* *Caretta caretta* (tortuga boba) y 1349 *Tursiops truncatus* (delfín mular).

- La ZEC ES7010037 «Bahía del Confital», situada a unos 2.200 m al otro lado del istmo de La Isleta. Los hábitats o especies que motivan la declaración de este espacio son: 1349 *Tursiops truncatus* y 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda.

Dado el carácter marino de las dos zonas, y la separación de la zona de actuación de la ZEC «Bahía del Confital» por el núcleo urbano de Las Palmas de Gran Canaria, se descarta cualquier impacto directo o indirecto, puesto que ninguna de las actuaciones del proyecto, desarrollado dentro de la zona I del puerto, puede generar alteraciones en la calidad del agua, ruidos o de los fondos que puedan afectar al HIC 1110 ni a los ejemplares de la especie *Tursiops truncatus* que puedan hallarse dentro de dicha ZEC.

En cuanto a la ZEC «Área Marina de la Isleta», aunque está a 1.600 m en línea recta de la zona de actuación, dada su situación, en la zona más interna del puerto, alejada y separada por diques, cualquier partícula debería recorrer mínimo una distancia de 5.000 m a través del agua hasta llegar al límite de la ZEC. Además, el estudio de dispersión muestra que ésta no saldrá de la dársena contigua a la zona de dragado, por lo que se descarta cualquier afección a la calidad del agua de la ZEC. Dada la distancia señalada, y la adopción de medidas correctoras como la disposición de barreras antiturbidez y las señaladas para evitar las posibles molestias a las especies pelágicas derivadas del ruido submarino, se descarta por completo cualquier impacto negativo de la obra sobre las especies protegidas y, por tanto, sobre la integridad de la ZEC. Finalmente, el incremento

de actividad del astillero supondrá un mayor tráfico de buques y estructuras construidas en el mismo para su entrada y salida al puerto. Sin embargo, dado que la ZEC está próxima al puerto, y en esta zona la velocidad de los buques disminuye, el riesgo de colisión con cetáceos en la misma es menor, por lo que este impacto se considera de baja intensidad, y, en todo caso, compatible.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que el dique seco se ubica en un entorno antropizado e industrializado, carente de valores naturales protegidos. En ambas ZEC, «Área Marina de la Isleta» y «Bahía del Confital», existe presencia de especies de interés comunitario como el delfín mular y la tortuga boba, si bien el organismo concluye que es poco probable que estas especies pelágicas se encuentren cerca del puerto, localizándose los avistamientos más cercanos a 500 m al este de la zona del proyecto. En cuanto a los HIC, concluye la no existencia de HIC marinos, aunque aproximadamente a 1 km de las actuaciones se localizan comunidades algales de rocas infralitorales y gorgonias, y la especie *Cymodocea nodosa* más cercana está a unos 7 km del proyecto.

Identifica los impactos potenciales del proyecto teniendo en cuenta sus características y ubicación, como la generación de turbidez del agua que podría afectar a organismos fotosintéticos (fitoplancton) que constituyen la base de la cadena trófica y cuya alteración podría causar efectos indirectos en la alimentación y distribución de otras especies marinas; la introducción de especies exóticas; contaminación por accidente en caso de rotura del confinamiento submarino; molestias a la fauna derivadas de la operativa/contaminación acústica. Los ruidos y las vibraciones producidos por el tránsito de camiones y el funcionamiento de la maquinaria y motores de los buques pueden provocar un desplazamiento de las especies que se encuentren en la zona, el incremento de los niveles de emisión sonora a causa de las obras puede alterar el comportamiento y los patrones de distribución de estas especies; colisiones de las embarcaciones con cetáceos y tortugas, especialmente con tortuga boba o el delfín moteado, el cachalote pigmeo, el cachalote enano o el calderón gris, cuya presencia es habitual en las aguas de la ZEC «Área Marina de la Isleta»; finalmente, también es esperable la generación de un impacto directo residual por ocupación permanente de fondos y las comunidades biológicas presentes en ellos, viéndose afectadas las especies con escasa capacidad de desplazamiento, así como las de hábitos bentónicos. Lo considera, no obstante, un impacto poco significativo, dada la baja riqueza de especies amenazadas que presenta la zona de actuación.

El informe concluye que las actuaciones previstas no tendrán afección negativa significativa sobre los valores naturales, siempre que se respeten una serie de condiciones, que el promotor deberá tener en consideración, y que se recogen en el condicionado establecido en la presente resolución.

El Instituto Español de Oceanografía del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades informa que, teniendo en cuenta el elevado grado de antropización y contaminación del entorno marino en el que tendrán lugar las obras proyectadas, a la vista de la evaluación de impactos realizada y las medidas de mitigación propuestas (preventivas y correctoras), así como el programa de vigilancia ambiental establecido, el proyecto no debería causar, en ninguna de sus fases, impactos ambientales significativos sobre el medio marino.

#### b.4 Compatibilidad del proyecto con la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Canaria.

Las obras se localizan en la Demarcación Marina Canaria, y deben contar con informe de compatibilidad al estar incluidas en el anexo I del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, concretamente en los epígrafes F (infraestructuras marinas portuarias) y H (dragados). El EsIA incluye la evaluación de la compatibilidad del proyecto con los objetivos ambientales específicos de aplicación de la estrategia marina para esta demarcación, concluyendo que es compatible, siempre y

cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras contempladas y se lleve a cabo el PVA previsto.

La Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO considera que los efectos de la actuación propuesta sobre los objetivos ambientales de la estrategia marina de la Demarcación Marina Canaria, en principio, no pondrán en riesgo la consecución del buen estado ambiental. No obstante, dado que existen en el entorno lugares de gran valor natural, con una figura de protección ambiental a nivel europeo, de acuerdo con el artículo 7.2 del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero se emite informe de compatibilidad favorable con condiciones para que la actuación sea plenamente compatible con el contenido de la estrategia marina. Dichas condiciones quedan recogidas en el condicionado de esta resolución.

#### b.5 Patrimonio cultural.

El EsIA incluye los resultados de un proyecto de intervención arqueológica con sondeo, cuyos trabajos consistieron en la realización de una prospección visual con cámara remolcada de una superficie de 80.000 m<sup>2</sup>, así como la realización de 17 sondeos estratigráficos. El estudio concluye que no existen restos arqueológicos en las zonas analizadas mediante las prospecciones visuales y los sondeos arqueológicos. Por lo cual no se recoge ningún tipo de medida correctora encaminada a la protección del patrimonio cultural subacuático. No obstante, se reconoce que quedaron zonas sin analizar por alguno de los métodos planteados. En concreto, no se efectuó el transecto 1 ni 50 metros del extremo norte del resto de los transectos, debido a la existencia de barcos fondeados.

Por otro lado, para la fase de construcción se establece la realización de un control arqueológico continuado de las tareas de dragado de material sedimentario, según lo expresado en la ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias.

El Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria informa de manera favorable al proyecto, condicionado a la realización del estudio arqueológico previo a la ejecución de las obras en las zonas que no han sido evaluadas desde el punto de vista del patrimonio cultural, lo cual queda recogido en el condicionado de la presente resolución. Respecto a las medidas propuestas en el EsIA, este organismo considera que ofrecen las adecuadas garantías para la protección del patrimonio arqueológico subacuático y recuerda que tanto las labores de prospección como el control arqueológico son actividades recogidas el artículo 90 de la Ley 11/2019 de Patrimonio Cultural de Canarias y por tanto sujetas a autorización o comunicación tal y como establece el artículo 91 de la citada ley.

#### b.6 Paisaje.

La zona de actuación se encuentra en un paisaje alterado, portuario e industrial, de escaso valor y baja fragilidad. Las dos unidades de paisaje existentes en la zona son el frente industrial del puerto y la lámina de agua, que se describen a continuación.

– Frente industrial del puerto: se trata de una unidad de escasa calidad visual, con bajo número de perceptores potenciales, pues sólo es visible por los trabajadores y usuarios de las instalaciones portuarias. La fragilidad paisajística de esta unidad es baja, ya que se trata de una unidad alterada, con numerosos elementos antrópicos.

– Lámina de agua: la lámina de agua se destaca por estar rodeada de diques y otras infraestructuras portuarias, por lo que su calidad visual es menor que la de una lámina de agua natural. Por tanto, su fragilidad, es mayor que la del entorno industrial y portuario, pero menor que la de una lámina de agua natural.

El EsIA indica que la actuación proyectada no supone ninguna alteración en el tipo de paisaje que tiene alrededor ni destaca en sus dimensiones respecto a los elementos situados en el entorno.

## b.7 Cambio climático.

El EsIA incluye una evaluación de los impactos sobre el cambio climático. Los resultados muestran que las obras de construcción del dique seco van a generar aproximadamente 3.478,24 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, que provienen en su totalidad de emisiones directas fruto del uso de maquinaria, de las cuales el 30.3 % proviene de fuentes móviles (vehículos y maquinaria) y el 69.7 % de equipos fijos.

En cuanto al cálculo de huella de carbono de las actividades en las instalaciones que se pretenden ampliar, generarán alrededor de 3.153,02 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente en 2021 e irán incrementando hasta llegar a las 4.625,09 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente en 2030. De los resultados de las proyecciones se extrae que la contribución de la electricidad al total de emisiones aumentará considerablemente y que los factores de emisión no van a evolucionar de manera clara hacia la descarbonización y que la tendencia de consumo eléctrico va al alza. Por otra parte, el consumo de combustibles fósiles presenta una tendencia general de decrecimiento. Se trata de una estimación conservadora, pues el desarrollo de proyectos de energías renovables en Canarias es elevado (particularmente eólica offshore).

## b.8 Calidad del aire, población y salud.

El EsIA indica que el proyecto se encuentra en la zona «ES0501 Las Palmas de Gran Canaria» para los parámetros SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> y O<sub>3</sub>, según la Orden de 27 de mayo de 2016, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias, que también establece una única zona (ES0514) para todo Canarias para: C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, CO, Pb, metales y benzo(a)pireno. Del 2013 al 2019 no se han superado los límites legales para ningún contaminante en ninguna de las zonas de Canarias. En el 2019, para el PM<sub>10</sub> se supera en 10 veces el umbral diario, aunque está por debajo de las 35 superaciones diarias al año que establece la ley, y que además se asocia a episodios de origen natural. Por otro lado, el EsIA incorpora los resultados obtenidos de una inspección reglamentaria de calidad del aire llevada a cabo en el 2015 por el promotor en sus instalaciones. Se realizó un control de la calidad del aire en 2 estaciones, obteniéndose que la calidad del aire en cuanto al parámetro PM<sub>10</sub> es buena ya que no se superan los 50µg/m<sup>3</sup> en los puntos muestreados. La concentración de benceno y plomo es inferior a los límites legales. En el 2016 también se certificó que las emisiones del quemador cumplen con los límites establecidos en el Decreto 833/1975 para los parámetros NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO y opacidad. Por tanto, el EsIA concluye que la calidad del aire monitorizada por la Viceconsejería de Medio Ambiente, como en el entorno directo de las instalaciones de ASTICAN, es buena, y el quemador analizado cumple también con los requisitos legales referentes a emisiones.

Durante la fase de construcción, la presencia de partículas en el aire será producida por la puesta en suspensión de polvo y áridos de pequeño tamaño debido a distintas acciones de las obras, siendo las partículas generadas por los motores diésel, de entre 0,02 y 0,5 µm, las que son respirables y más perjudiciales para la salud, y se sumarán a las del tráfico rodado permanente de la zona portuaria y entorno urbano. Por otro lado, también se espera la contaminación del aire por distintos gases de combustión (principalmente CO, SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub>) proveniente del funcionamiento de los vehículos y maquinaria. La contribución de los gases y partículas procedentes de las dragas y gánguiles será insignificante, en comparación con la generada por los buques que diariamente transitan por el Puerto de Las Palmas. Se trata de un puerto que soporta un elevado tráfico marítimo anual de graneleros, cruceros, ferries, etc. que contribuyen de forma relevante a la contaminación atmosférica. En todo caso, las emisiones procedentes de la maquinaria se producirán sólo durante esta fase y desaparecerán por completo a la finalización de los trabajos. Por otro lado, el espacio abierto donde se ejecutará la obra, su distancia a las principales vías de comunicación y a las viviendas harán que las incorporaciones a la atmósfera se dispersen y disminuyan su

concentración con la distancia, siendo asumible por el medio receptor. A pesar de ello, se aplicarán medidas mitigadoras habituales tales como riegos periódicos de los accesos y zonas de tránsito; mantenimiento y revisión de maquinaria, que deberán cumplir las condiciones legales vigente, y además se mantendrá apagada durante los periodos de inactividad. También se incluye la vigilancia de la calidad del aire en el PVA.

Durante la fase de funcionamiento, las actividades de corte, modelado, agujereo y limpieza del casco generan emisiones de partículas y gases, que varían según el tipo de metal trabajado. No obstante, se trata de efectos existentes en la actualidad, que se ha comprobado que no llegan a superar los umbrales de calidad del aire en el entorno del astillero, según estudios realizados en 2015 y como se recoge en la estación fija de medición de calidad del aire más cercana. Se estima que, con un aumento previsto en el número de embarcaciones reparadas, las emisiones podrían incrementarse en un 12 %. Actualmente, los niveles de PM<sub>10</sub> son de 25 µg/m<sup>3</sup>, y con el incremento, se espera que lleguen a 28 µg/m<sup>3</sup>, lo que sigue estando por debajo del límite de 50 µg/m<sup>3</sup> para considerar el aire de buena calidad.

Como medidas para la protección del aire, respecto a los efectos de la granalla, se está reduciendo paulatinamente su uso, ya que actualmente se emplea chorreo húmedo o «wet abrasive blasting» para el tratamiento de cascos, y el mercado está evolucionando hacia equipos con tecnología de tratamiento de decapado por chorro de agua a alta presión en circuito cerrado, con sus equipos de almacenamiento y tratamiento del agua recogida, generando menos emisiones a la atmósfera.

En cuanto a los posibles impactos sobre la población, el EsIA indica que el proyecto se ubica en una zona portuaria sin población cercana, afectando principalmente a los trabajadores del puerto y las empresas allí situadas. Sin embargo, se prevé un impacto indirecto en la población del núcleo urbano cercano debido al aumento del tráfico de vehículos durante la construcción y operación del proyecto. En términos de salud, no se identifican grupos de población vulnerables en el ámbito de actuación, ni acciones de proyecto que puedan provocar una alteración relevante de la salud de la población. Por otro lado, de la evaluación realizada sobre el incremento en los niveles de ruido debido a las obras, tomando como referencia la situación más crítica (atmósfera homogénea sin atenuaciones, draga que genere a 160 m un nivel de presión sonora de 70 dB(A)), se extrae que, a una distancia de unos 800 metros, distancia a la que se encuentran los habitantes más cercanos a la zona de actuación, el nivel de presión sonora no supera los 50,5 dB(A), quedando por debajo de los límites legales diurnos y nocturnos estatales y locales. Además, hay que tener en cuenta que esta es una zona portuaria donde numerosos buques de gran tonelaje navegan y operan diariamente, de hecho, el ruido asociado al tráfico marítimo es una característica inherente a la existencia de un puerto comercial. Por otro lado, entre la zona de trabajo y la zona residencial se encuentran varias naves industriales asociadas al puerto, donde se llevan a cabo operaciones ruidosas de manera habitual. Igualmente, es muy probable que el ruido generado por la ciudad, como el tráfico de vehículos, comercios, etc., enmascare el ruido proveniente de las obras. En definitiva, el EsIA concluye que el impacto del ruido será nulo o poco significativo, ya que este se dispersará en el entorno abierto y se verá atenuado por el ruido ya presente en la zona portuaria.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias señala que la actividad de reparación y mantenimiento de embarcaciones incide de forma negativa en el entorno debido a algunos de los procesos que realiza, a los métodos de trabajo que desarrolla, a las máquinas y herramientas instaladas y por la naturaleza de los materiales y de los consumibles generalmente usados. Además, esta actividad genera residuos de distinta naturaleza (peligrosos y no peligrosos, además de residuos MARPOL de las embarcaciones), emite partículas en suspensión y gases que contaminan el aire, produce ruidos (que puede llegar a los 110dB, lo que ya se considera perjudicial para la salud humana) y contaminación lumínica y constituye un riesgo para que se produzcan vertidos al mar.

La proximidad de las instalaciones portuarias a trabajadores, vecinos y visitantes expone a la población a emisiones durante el proyecto de ampliación, que se prevé durará 24 meses. La proximidad del núcleo poblacional, a 800 metros, y la presencia de actividades industriales alrededor del objeto de estudio, podría producir una exposición sinérgica y acumulativa de polvo, gases, ruido y vibraciones sobre el mencionado núcleo y área de influencia en general, que hace considerar que los datos proporcionados por el promotor no reflejan adecuadamente los cambios que se generarán en la calidad del aire ni son proporcionales a la magnitud de las obras. En cuanto a los impactos generados en la fase de explotación, tanto los residuos como los vertidos, pueden minimizarse con una buena gestión ambiental, no siendo así en la alteración de la calidad del aire y el impacto acústico. Por ello, con el fin de validar las estimaciones realizadas por el promotor, el organismo considera indispensable la realización de campañas de medición de la calidad del aire y del ruido para garantizar la seguridad y salud de la población, y cumplir estrictamente con la normativa de protección ambiental, lo que se ha incorporado al condicionado dentro del programa de vigilancia ambiental de esta resolución.

#### b.9 Efectos sinérgicos y acumulativos.

Durante la fase de ejecución, es posible que se realicen otras obras en el entorno portuario, aunque el EsIA considera que los impactos sobre el medio marino estarán concentrados en el área directa de la actuación, lo que significa que no se producirán efectos combinados con otras obras en el puerto. La evaluación se enfoca en la fase de funcionamiento, ya que la acumulación de impactos está intrínsecamente relacionada con su durabilidad en el tiempo. En esta fase, el impacto más significativo será el aumento del tráfico derivado de la mayor capacidad de las nuevas instalaciones, así como el incremento del riesgo de derrames o vertidos.

Respecto al aumento del tráfico, este no presenta un carácter acumulativo, ya que su intensidad se mantiene constante a lo largo del tiempo. Sin embargo, puede haber un impacto sinérgico debido al tráfico adicional generado por otros proyectos, como ampliaciones del puerto u otras instalaciones, lo que podría afectar la calidad del agua y aumentar el riesgo de colisiones con cetáceos. Aun así, el incremento del tráfico solo tendrá un efecto sinérgico en el entorno inmediato del puerto, donde la velocidad de navegación es considerablemente menor y los riesgos se minimizan. Esta área ha estado sometida a este tipo de uso durante décadas, por lo que el impacto sinérgico se considera de baja intensidad, además, la Autoridad Portuaria se encargará de coordinar estas actividades para mitigar sus posibles efectos sobre el tráfico portuario.

En cuanto al riesgo de vertidos, aunque en teoría podrían ocurrir efectos acumulativos en caso de múltiples derrames de gran magnitud (algo altamente improbable, según el estudio de vulnerabilidad ante catástrofes naturales y accidentes graves), se descarta este efecto acumulativo debido a su baja probabilidad. Además, en un futuro, con la posible sustitución de los combustibles utilizados por los buques, esta probabilidad será aún menor.

#### c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y catástrofes.

El EsIA incluye un apartado específico con la identificación, descripción, análisis y cuantificación de los efectos esperados, sobre los factores derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes, y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos.

El análisis de riesgos concluye que la probabilidad de ocurrencia y vulnerabilidad del proyecto ante catástrofes naturales es nula para inundaciones, incendios por caída de rayos y movimientos de masa, y muy baja para terremotos, incendios forestales y vulcanismo.

En cuanto a los accidentes graves, se concluye que el riesgo más elevado es el vertido de sustancias peligrosas por fuga/derrame/vertido de sustancias durante carga y descarga de mercancías, y que no supone la creación de un nuevo riesgo o vulnerabilidad en una zona antes no expuesta a dicho riesgo, sino simplemente un incremento del mismo que se deberá contemplar en el «Plan interior marítimo» (PIM) al incluir el nuevo dique seco de la instalación de ASTICAN, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se crea el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

La Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias establece el marco normativo que es de aplicación y que ha de considerar el promotor. Se recoge una condición al respecto en el apartado correspondiente de esta resolución.

d. Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA contiene un PVA con el objetivo de establecer un procedimiento que garantice la correcta ejecución y cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras recogidas en el EsIA y las derivadas de la presente evaluación, y, si son insuficientes, determinar las causas y desarrollar medidas complementarias; y detectar impactos no previstos en el proyecto. En definitiva, el PVA establece procedimientos de medida, muestreo y análisis que permitan la caracterización ambiental y monitorización de la zona de influencia del proyecto, tanto en estado preoperacional, como durante las fases de construcción y funcionamiento del proyecto.

Con carácter previo al comienzo de las obras, se establecerá un manual de buenas prácticas ambientales que incluirá una serie de técnicas de minimización y medidas con las que se pretenden reducir los efectos sobre el medio ambiente de utilización de recursos y de generación de residuos y vertidos líquidos. Además, se realizará la verificación de la adecuada ubicación de todas las zonas de obras y la delimitación de las superficies a ocupar; y se trazará un plano con las vías de acceso, instalaciones auxiliares y parque de maquinaria.

Durante la ejecución de las obras, se llevarán a cabo los siguientes controles:

– Para la protección de la topografía y el suelo se controlarán las operaciones de mantenimiento de la maquinaria y la localización de los elementos de obra y zonas auxiliares, la no aparición de vertederos incontrolados y la adecuada gestión de los residuos generados.

– Para la protección de la atmósfera, se realizará un control de emisiones provenientes de talleres y zonas de varada siguiendo el procedimiento desarrollado por ASTICAN, además de aplicar otras medidas generales como el riego de superficies entre otras. Para el control de partículas en el aire, durante el primer mes de las obras, se utilizarán captadores de partículas (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>) en la zona próxima a las viviendas, y en una zona no afectada que actúe como «blanco», también se analizará la carga de sílice y plomo. En caso de no apreciarse incremento, en bases a los umbrales legales, no se continuará con la vigilancia activa. En relación con el ruido, se realizará una medición previa en las fachadas de los edificios y se realizarán mediciones periódicas durante la obra que permitan verificar el cumplimiento de la legislación vigente. En caso necesario se plantearán las medidas pertinentes que permitan cumplir la legislación y no ocasionar molestias a la población.

– Para la protección de las aguas, se controlarán parámetros como turbidez, temperatura, oxígeno disuelto, conductividad y salinidad mediante campañas oceanográficas, con una medición antes de las obras y diariamente durante la primera semana de dragado, pasando a ser semanales el resto del tiempo de dragado. Se establece un umbral de 150 NTU; si se supera este valor a más de 200 m de la zona de dragado, se detendrá la operación. También se tomarán muestras en estaciones cercanas y una alejada para comparar datos. Para prevenir vertidos, se vigilarán las labores de construcción y se activará un plan de emergencia en caso de detectar

manchas de líquidos. Se notificará el incidente y se elaborará un informe sobre las acciones realizadas y el estado del medio marino tras el vertido.

– Se llevará a cabo el control de la calidad de los sedimentos superficiales, a partir de la toma de muestras de materia orgánica, granulometría, policlorofenilos, metales pesados (Cd, Hg, Pb, Cu, Zn, Cr, Ni y As), hidrocarburos C10-C40 y TBT, en tres estaciones en la zona sureste del dique. En caso de variación de la calidad de los sedimentos con respecto a la campaña inicial, se llevará a cabo un protocolo de muestreo específico.

– Se realizará un seguimiento arqueológico durante el dragado a cargo de un técnico titulado y con experiencia. En caso de detectarse elementos de interés, se detendrá el dragado en la zona afectada hasta que se realicen los sondeos necesarios y se obtengan los informes favorables de las autoridades competentes.

Durante la fase de funcionamiento, se llevará a cabo un registro de control de residuos y se continuará el seguimiento en relación con la calidad del aire (partículas y niveles sonoros) y la calidad de los sedimentos superficiales. No obstante, durante esta fase el seguimiento se centra en el seguimiento de la calidad del agua y el control de los vertidos, para lo que se plantea un control de los parámetros de calidad del agua definidos en la autorización de vertido de la que dispone ASTICAN desde 2002 mediante las campañas oceanográficas pertinentes. El PVA establece medidas y controles específicos de acuerdo con el tipo de vertido generado, que incluye aguas contaminadas por hidrocarburos provenientes de las tareas de limpieza en el taller, el lavadero y el foso del dique seco; aguas de la desaladora; agua salada utilizada en la refrigeración de los buques; aguas de baldeo; y aguas asimilables a las urbanas.

La documentación generada durante el seguimiento se estructurará en dos bloques: a) el libro de seguimiento ambiental, que recopilará toda la información generada a partir de los controles de tipo específico, y especiales; b) los informes de presentación de resultados que reflejarán el estado ambiental del entorno del dique, el alcance de las actuaciones medioambientales, las incidencias detectadas y todos aquellos aspectos considerados de interés en el transcurso del periodo incluido en el informe. Los informes realizados se remitirán al órgano sustantivo y ambiental.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina y la Subdirección General de Protección del Mar, ambas del MITECO, indican en sus respectivos informes diversas cuestiones encaminadas a completar el PVA propuesto en el EsIA y que se han recogido en el condicionado de esta resolución.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b del artículo 7.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

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 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el EsIA, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN Naciente, término municipal de Las Palmas de Gran Canaria (Canarias)», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

#### *Condiciones al proyecto*

##### i. Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. El proyecto de construcción deberá contemplar todas las actuaciones asociadas al proyecto, así como todas las medidas del párrafo anterior, con el contenido, detalle y escala de un proyecto ejecutivo, incluidos presupuesto y cartografía, y serán de obligado cumplimiento para el promotor, que deberá velar por el cumplimiento de todas estas medidas, así como del PVA.

3. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», disponibles en el Centro de Documentación del Centro Nacional de Educación Ambiental.

4. Cualquier incidente relativo a la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y a la contaminación del medio marino deberá comunicarse de inmediato al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo más cercano.

5. Los residuos generados, tanto en fase de obras como de explotación, serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

ii. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del EsIA que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales, establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento, que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

– Suelo, sedimento y lecho marino.

6. Como indica la Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO, el material de las muestras AstiM2 y AstiM4 no considerado no peligroso deberá caracterizarse según establece la legislación sobre residuos para su posterior entrega a gestor autorizado. En cuanto al material representado por las muestras AstiM1, AstiM3, V1, V2 y V3, en el caso de que se decida su confinamiento, éste deberá realizarse siguiendo las condiciones establecidas en el artículo 29 de las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del DPM-T del 2021».

7. Los resultados obtenidos de la nueva caracterización de las muestras AstiM2 y AstiM4 Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y la gestión final tanto del material de estas muestras como de las AstiM1, AstiM3, V1, V2 y V3 deberá remitirse a la Subdirección General para la Protección del Mar y a la Subdirección General de Economía Circular, ambas del MITECO, a los efectos oportunos.

8. Deberá respetarse lo indicado por las Directrices para la Caracterización de Material Dragado (2021) en su artículo 28. Opciones de gestión para el material de dragado de Categoría C para el material dragado de esta categoría no susceptible de vertido al mar que en su punto 1 hace referencia al Confinamiento subacuático y al artículo 33. Evaluación de zonas para el confinamiento subacuático; indicación establecida por la Subdirección General de Biodiversidad, Terrestre y Marina del MITECO.

– Calidad del agua.

9. No se realizará ningún vertido al dominio público marítimo-terrestre sin contar con la autorización del organismo pertinente. Se deberá garantizar que las emisiones previstas junto con las actuales cumplen los criterios contenidos en la autorización vigente de vertidos al mar, otorgada por la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, según indica la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias.

10. Deberán tomarse todas las medidas preventivas y correctoras necesarias con el fin de garantizar que las actuaciones no generen ningún deterioro adicional en el estado actual de las masas de agua superficiales, ni conlleven a un empeoramiento de los indicadores de calidad de las mismas de acuerdo a lo establecido por el Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Gran Canaria.

11. Según los informes de las Subdirecciones Generales de Biodiversidad Terrestre y Marina y de Protección del Mar, ambas del MITECO, la ejecución de la obra se llevará a cabo con una gestión adecuada de los trabajos, maquinaria y residuos, de tal manera que se garantice que no se produzcan vertidos al mar, salvo aquellos materiales constructivos que deban ser colocados en él de manera ineludible. Además, se implementarán todas las medidas necesarias para evitar que líquidos contaminantes derivados de las obras lleguen al mar, así como para prevenir la entrada de basura en el medio marino.

Para ello, se incluirán al menos las medidas propuestas por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, como realizar un análisis sobre la posible presencia de compuestos contaminantes provenientes de la pintura antifouling. Las operaciones de limpieza se llevarán a cabo en áreas designadas, donde se recogerán las aguas con potencial contenido contaminante para su adecuado tratamiento. Los acopios temporales de los materiales excavados, así como los sobrantes de obra, se situarán en zonas donde no puedan ser arrastrados por el agua.

12. Se tendrá a disposición, en caso de necesidad, una barrera de contención de hidrocarburos en el interior del puerto, para prevenir la extensión y perjuicios asociados a posibles vertidos accidentales o derrames de hidrocarburos de la maquinaria a emplear.

– Biodiversidad, Red Natura 2000 y compatibilidad con la estrategia marina.

13. Se remitirá con suficiente antelación, al menos con dos semanas, a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO la fecha prevista para el comienzo de las obras, así como el calendario final para el desarrollo del proyecto, que deberá formar parte del proyecto técnico previo a su autorización.

14. Durante el desarrollo de las obras y funcionamiento, se deberán tomar las medidas necesarias para evitar toda afección a las especies marinas, especialmente las especies de cetáceos y tortugas marinas, que se recuerda que se encuentran sometidas a las medidas de protección establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y en particular a las prohibiciones de su

artículo 57. Como mínimo, con el fin de evitar causar molestia o daño a cetáceos, tortugas o aves marinas se tomarán las siguientes medidas:

14.1 Se deberán seguir las instrucciones establecidas por el Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos, que define el «espacio móvil de protección de cetáceos» como aquel cuyo perímetro sea el contorno de la superficie de un cilindro imaginario que abarque los espacios marino y aéreo en un radio de 500 m, con una altura de 500 m en el espacio aéreo y una profundidad de 60 m en el espacio submarino, comprendidos a partir de un cetáceo o grupo de cetáceos. Dentro de este espacio se sitúa una zona de exclusión que tiene un radio no inferior a 60 m medido en la superficie del agua a partir del cetáceo o grupo de cetáceos, en la que está prohibido acceder o permanecer con la embarcación.

14.2 Antes de comenzar las actividades, se realizará una observación previa del entorno de las obras y el puerto, para confirmar que no hay presencia de cetáceos, aves o tortugas marinas. Para ello, se utilizará como referencia el «Manual del observador de mamíferos para operaciones off-shore generadoras de ruido en aguas españolas». En caso de detectar alguna de estas especies antes o durante la obra, se deberá esperar por lo menos 60 minutos desde el último avistamiento localizado para iniciar o retomar la instalación, de manera que se garantice que no hay riesgo para dicha fauna.

Especialmente durante las operaciones de dragado sobre sustrato rocoso mediante draga cortadora, y en caso de operaciones de hincado de anclajes para el dique seco, generadoras de altos niveles sonoros, deberá establecerse un área de exclusión y una vigilancia por parte de observadores especializados, de modo que si alguna especie sensible entra en la zona de exclusión se paralizarán las operaciones de dragado en roca hasta que abandonen la zona de exclusión. Por este motivo las operaciones de dragado en roca deberán restringirse a franjas horarias diurnas que permitan realizar estas labores de vigilancia.

14.3 Se reducirá la velocidad de tránsito en las aguas cerca o en la ZEC, a fin de minimizar los riesgos de colisión entre embarcaciones y especies de cetáceos y tortugas marinas.

14.4 Se prohibirá emitir ruidos o utilizar sustancias o alimentos (feeding) con el propósito de atraer o repeler a la fauna.

14.5 Cualquier incidente con cualquier especie marina, o en caso de aparición de varamientos de cetáceos o tortugas marinas, deberá reportarse a la mayor brevedad posible a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO.

15. Se dispondrá de barreras antiturbidez, que se colocarán con anterioridad al inicio de los trabajos, y estarán en funcionamiento durante todo el proceso de ejecución del proyecto, bajo la vigilancia de personal especialista, para garantizar su correcto funcionamiento y que no se produzcan efectos adversos. Las operaciones deberán realizarse en condiciones de mar compatibles con la efectividad de esta medida. Además, se deberá disponer de un plan de contingencia que describa un protocolo de actuación que garantice la rápida y efectiva actuación ante un hipotético caso de rotura de las barreras antiturbidez.

16. Se realizará un análisis de riesgos con relación a la potencial introducción de especies exóticas en el medio siguiendo los criterios establecidos en las «Directrices para el control y la gestión del biofouling de los barcos para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras» Resolución MEPC. 207 (62) de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyos resultados deberán remitirse a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO.

– Patrimonio Cultural.

17. Previamente al inicio de las obras, deberá realizarse una prospección arqueológica en el transecto 1 y en los 50 metros del extremo norte del resto de los transectos, que no han sido evaluados. Los resultados se enviarán al Servicio de

Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, estando condicionado el comienzo de las obras en esta zona a los resultados de dicho estudio arqueológico y a la autorización de ese Organismo.

– Vulnerabilidad del proyecto.

18. Se comprobará que el análisis del riesgo realizado cumple con todo el marco normativo que es de aplicación señalado por la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias, considerando como guía metodológica, lo establecido en el apartado 2 del anexo del Decreto 98/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA). En caso de que se aporten nuevos datos sobre este apartado éstos se remitirán al organismo competente para su valoración.

iii. Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA deberá incorporar el seguimiento de las condiciones establecidas en el apartado anterior y completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución.

19. Se incorporarán al PVA las siguientes condiciones en relación con la calidad del aire:

19.1 Se incluirá la realización de al menos dos campañas anuales de medición de  $PM_{10}$ ,  $PM_{2.5}$  y caracterización del material particulado, que además deberán permitir determinar, entre otros, la carga de sílice y plomo que contiene. Las campañas se realizarán en dos estaciones diferentes del año y en condiciones meteorológicas adversas, esto es, sin las buenas condiciones de dispersión de los alisios.

19.2 Para evaluar las emisiones acústicas y el ruido de fondo durante las obras, se realizarán mediciones de ruido basadas en las mediciones realizadas en 2014 por el promotor e incluidas en el EsIA, que deberán garantizar que no se superan los límites legales establecidos. La vigilancia incluirá la realización de mediciones en las fachadas de las viviendas cercanas antes de la puesta en funcionamiento de la ampliación de la actividad, debiendo repetirse una vez finalizado el proyecto y en funcionamiento, para verificar el cumplimiento de los valores límite de protección de la salud establecidos por la normativa vigente.

19.3 Si los resultados de las mediciones de partículas y/o acústicas superan los umbrales establecidos, o si se considera necesario, se tomarán medidas adicionales para reducir el impacto. Estas acciones se implementarán tanto al inicio de las obras como durante su desarrollo y funcionamiento. Además, los resultados obtenidos, junto con la posible adopción de nuevas medidas preventivas o correctivas, serán enviados a la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias.

20. El PVA deberá seguir los artículos 46 y 48 sobre la vigilancia ambiental durante las operaciones de dragado y vertido respectivamente de las Directrices para la Caracterización de Material Dragado (2021), teniendo en cuenta las siguientes premisas:

– El PVA durante la fase de colocación de los materiales incluirá el mismo tipo de controles como si de un vertido al mar se tratara, contemplados en el artículo 47.

– Se realizará una inspección visual mediante filmación submarina del desarrollo de la operación, a fin de constatar que los materiales quedan dispuestos, de manera estable, sobre la zona prevista, procediéndose a la interrupción de las operaciones de colocación en caso contrario.

– Finalizada la colocación del material dragado y dispuesta la capa de material que los recubre se controlará la estabilidad de la obra de confinamiento y la inmovilidad de los sedimentos confinados, así como la calidad ambiental del agua y de los fondos adyacentes. El programa de muestreo y medición incluirá, cuando resulte procedente en

función del volumen de materiales colocados y la superficie utilizada, la realización de una batimetría y/o un reconocimiento mediante sonar de barrido lateral de los fondos de la zona para comprobar la inmovilidad de los sedimentos colocados. Estos controles deberán extenderse al menos un año tras finalizar el confinamiento, y repetirse cada tres años en caso de detectarse alteraciones en la capa de recubrimiento. Dichos resultados serán remitidos a la Subdirección General de Biodiversidad Marina y Terrestre del MITECO. En caso de detectar niveles superiores a los observados en el estado preoperacional u observar indicios de incorporación al agua de contaminantes acumulados en el área de las actividades o recinto, deberán realizarse nuevos análisis para comprobar si la situación persiste. Si los resultados superan nuevamente los valores de referencia, se detendrá la construcción/explotación del recinto hasta identificar la fuente de contaminación e implementar nuevas medidas correctoras.

Por otro lado, para el material clasificado como de categoría R, la vigilancia deberá incluir los aspectos determinados en el artículo 50 de las Directrices para la Caracterización de Material Dragado.

21. Deberá añadirse un control de la calidad de las aguas una vez finalizadas las operaciones, a fin de verificar que no existe alteración de la misma. Si los resultados del PVA indicaran la presencia continuada de contaminantes en la columna de agua, se interrumpirán inmediatamente las operaciones y se pondrá en conocimiento de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO. Durante la fase operativa de las nuevas instalaciones, y dado que la actividad del astillero supone la liberación de contaminantes al medio, se continuará el seguimiento de la calidad de las aguas y de los sedimentos.

22. El PVA debe incorporar un programa específico para el control y vigilancia de las especies exóticas invasoras. Este programa se implementará durante la duración de la concesión y deberá incluir, como mínimo, los siguientes aspectos:

a. Control de la calidad del agua antes, durante y después de las operaciones en varios puntos de las inmediaciones del buque objeto de limpieza y en una zona control. Además de la caracterización fisicoquímica se incluirá una caracterización biológica que permita detectar la presencia de especies exóticas invasoras o sus propágulos, larvas, etc. así como de la presencia de los contaminantes presentes en las pinturas de recubrimiento de los buques.

b. Detalle de las medidas preventivas y correctoras que se adopten en caso de mal funcionamiento o avería de la maquinaria o detección de la presencia de especies exóticas invasoras, eventos de contaminación, o parámetros fuera de los valores de referencia marcados por la normativa autonómica, tanto fisicoquímicos como biológicos.

c. Se tendrá en cuenta la duración estimada de las operaciones de limpieza en función del tamaño del buque y las distintas condiciones de mar compatibles con el desarrollo de la actividad que pudieran presentarse.

23. Se realizará una monitorización del ruido submarino producido durante las operaciones de dragado en roca, cuyos resultados deberán ser enviados a la Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO.

24. Se incluirá un seguimiento continuo del estado de todos los elementos que componen las barreras antiturbidez y de la efectividad de su funcionamiento.

25. El PVA modificado que incluya los condicionantes anteriores, así como todos los informes realizados al efecto, serán puestos a disposición de la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina y de la Subdirección General para la Protección del Mar, ambas del MITECO. De este modo, en función de los resultados, se propondrán las medidas correctoras adicionales que se consideren necesarias consensuadas con dichas administraciones, incluyendo la modificación de la periodicidad de los muestreos. También se avisará a estos organismos en caso de registrarse alguna anomalía y/o afección significativa, con el fin de corregir la situación a la mayor brevedad posible.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 29 de octubre de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## ANEXO

### Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

| Consultados <sup>1</sup>   | Contestación    |
|--|-----------------|
| Administración General del Estado  |                 |
| DG de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. MITECO.                                      | Sí <sup>2</sup> |
| DG de Calidad y Evaluación Ambiental. MITECO.  | No              |
| DG de la Costa y el Mar. MITECO.   | Sí <sup>3</sup> |
| Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.  | No              |
| Sociedad Estatal Aguas de las Cuencas de España (ACUAES).                                    | No              |
| SG de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial. DG de Calidad y Evaluación Ambiental. MITECO. | No              |
| DG de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. MITECO.          | No              |
| Capitanía Marítima de Las Palmas.  | No              |
| Delegación del Gobierno en Canarias.   | No              |
| Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria.                                    | No              |
| Administración autonómica  |                 |
| Agencia Canaria de Protección del Medio Natural, Gobierno de Canarias.                       | No              |
| Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.  | No              |
| DG de Pesca. Gobierno de Canarias.   | No              |
| DG de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas. Gobierno de Canarias.         | No              |
| DG de Patrimonio Cultural. Gobierno de Canarias.   | No              |
| DG de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente. Gobierno de Canarias.               | No              |
| DG de Industria. Gobierno de Canarias.   | Sí              |
| Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda. Gobierno de Canarias.                   | Sí              |
| DG de Infraestructura Turística. Gobierno de Canarias.                                       | No              |

<sup>1</sup> Figuran los nombres con los que fueron consultados.

<sup>2</sup> Informa la SG de Biodiversidad Terrestre y Marina.

<sup>3</sup> Informa la SG para la Protección del Mar.

| Consultados <sup>1</sup>   | Contestación |
|--|--------------|
| DG de Salud Pública. Gobierno de Canarias.                         | Sí           |
| DG de Seguridad y Emergencia. Gobierno de Canarias.                | Sí           |
| Puertos Canarias. Gobierno de Canarias.                            | No           |
| Administración local   |              |
| Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.                        | Sí           |
| Servicio Medio Ambiente. Cabildo Insular de Gran Canaria.          | No           |
| Servicio de Patrimonio Histórico. Cabildo Insular de Gran Canaria. | Sí           |

<sup>1</sup> Figuran los nombres con los que fueron consultados.

<sup>2</sup> Informa la SG de Biodiversidad Terrestre y Marina.

<sup>3</sup> Informa la SG para la Protección del Mar.

| Entidades públicas y privadas  |    |
|--|----|
| Instituto Español de Oceanografía. Centro Oceanográfico de Canarias.         | Sí |
| Fundación Centro Canario del Agua.   | No |
| Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.                              | No |
| Ecologistas en Acción Canarias-Ben Magec.                                    | No |
| Organización Ecologista Oceana.  | No |
| SEO BirdLife.  | No |
| Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario (SECAC). | No |
| Asociación Canaria de Defensa de la Naturaleza (ASCAN).                      | No |

## Dique seco para mantenimiento y reparación naval anexo al muelle de ASTICAN Naciente, término municipal de Las Palmas de Gran Canaria (Canarias)

