

ENLACE LAMT 12/20 KV VILLANUEVA DE LA NIA (SUBESTACION POLIENTES)CON MATAMOROSA I (SUBESTACION MATAMOROSA)EN EL AYUNTAMIENTO DE VALDEPRADO DEL RIO (CANTABRIA) ELECTRIFICACION RURAL EN CANTABRIA										
DATOS CATASTRALES							VUELO		APOYOS	
Finca	Paraje	Propietario	Dirección	Poligono	Parcela	Cultivo	Mt. Lineales	Superficie m2	Número	Superficie m2
TÉRMINO MUNICIPAL DE VALDEPRADO DEL RIO										
1	PRADUNO	DESCONOCIDO	DESCONOCIDO	49	139	PRADO	30	450	1	3,24
2	PRADUNO	MONICA DIEZ FERNANDEZ	DESCONOCIDO	49	140	PRADO	38	570	-	-
7	LOS LINARES	Mª PATROCINIO ALLENDE HOYOS	DESCONOCIDO	49	236	PRADO	12	180	-	-
9	LOS LINARES	Mª PATROCINIO ALLENDE HOYOS	DESCONOCIDO	49	159	PRADO	10	150	1/2 Nº 2	0,72
14	CUESTA LA LOMA	ANGELES DIEZ FERNANDEZ	DESCONOCIDO	49	182	PASTO	26	390	-	-
15	CUESTA LA LOMA	ANGELES DIEZ FERNANDEZ	DESCONOCIDO	49	181	PASTO	70	1050	-	-
23	MANZANILLO	ISMAEL GONZÁLEZ MUÑOZ	DESCONOCIDO	36	164	PASTO	16	240	1/2 Nº 9	0,66
24	MANZANILLO	RAFAEL POSTIGO MUÑOZ	DESCONOCIDO	36	163	PASTO	6	90	-	-
26	POLLA	ANGELES DIEZ FERNANDEZ	DESCONOCIDO	36	136	PRADO	22	330	-	-
27	POLLA	ANTONIO POSTIGO MUÑOZ	DESCONOCIDO	36	135	PRADO	22	330	-	-
28	POLLA	HRD DE RUPERTO FERNÁNDEZ GUTIERREZ	DESCONOCIDO	36	134	PRADO	16	240	-	-
36	POLLA	JULIA POSTIGO SAIZ Y HNO	DESCONOCIDO	36	62	PRADO	24	360	-	-
40	POLLA	JOSEFA RODRIGUEZ FUENTE	DESCONOCIDO	36	75	PASTO	74	1110	Nº 12	1,21
50	PERLUZ	CLAUDIA RODRIGUEZ GONZÁLEZ	DESCONOCIDO	35	4	PASTO	80	1200	-	-
51	PERLUZ	HERMINIO GARCIA SANTIAGO	DESCONOCIDO	35	8	PASTO	48	720	1/2 Nº 17	0,605
53	PERNA	HERMINIO GARCIA SANTIAGO	DESCONOCIDO	34	613	PASTO	14	210	1/2 Nº 17	0,605
56	EL CANTERO	MANUELA SECO PEREZ	DESCONOCIDO	34	29	PASTO	90	1350	-	-
58	LA RETUERTA	HRD DE HILARIO RAMIREZ	DESCONOCIDO	34	525	PASTO	64	960	Nº 18	1,21
62	LA RETUERTA	ASUNCIÓN FERNANDEZ FERNANDEZ	DESCONOCIDO	34	17	PASTO	14	210	-	-
63	LA RETUERTA	ASUNCIÓN FERNANDEZ FERNANDEZ	DESCONOCIDO	34	15	PASTO	32	480	1/2 Nº 20	0,605
66	LA RETUERTA	VALENTINA HOYOS ARCERA	DESCONOCIDO	34	8	PASTO	120	1800	Nº 21	1,21
71	LA RETUERTA	FRANCISCO JAVIER FERNANDEZ VAZQUEZ	DESCONOCIDO	34	3	PASTO	24	360	-	-

04/2820

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE**Dirección General de Medio Ambiente**

Declaración de impacto ambiental del proyecto del nuevo Puerto Pesquero Recreativo Deportivo en Laredo.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Proyecto: Nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo.

Promotor: Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Localización: T.M. de Laredo.

ANTECEDENTES

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; así como la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la Resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en su Anexo I.

Con fecha de 11 de febrero de 2002, y número de Registro E/720/2002, conforme a lo indicado en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se registra en la Consejería de Medio Ambiente escrito del promotor del proyecto (Consejería de Obras Públicas y Vivienda) mediante el que se adjunta la Memoria-Resumen del proyecto «Nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo», por lo que de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió al Acuerdo de Inicio del procedimiento ambiental con fecha de 21 de febrero de 2002. Erróneamente, en el citado Acuerdo se denominó al proyecto como «Nuevo puerto recreativo», cuando el nombre correcto es «Nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo».

El proyecto consiste en la construcción de un nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en la zona actualmente ocupada por el puerto pesquero de Laredo, junto al denominado Canto de Laredo (Anexo I, descripción del proyecto).

Recibida la mencionada Memoria-Resumen, el Servicio de Medio Ambiente inició, con fecha de 4 de marzo de 2002, un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre los posibles impactos ambientales producidos por el proyecto de referencia.

En virtud del artículo 14 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, el Servicio de Medio Ambiente dio traslado al titular del proyecto de las respuestas recibidas, así como de los aspectos más significativos a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental.

Un resumen significativo de las respuestas recibidas se recoge en el Anexo II.

Elaborado por el promotor de la actuación, el Estudio de Impacto Ambiental (un resumen del cual se recoge en el Anexo III) fue sometido a trámite de Información Pública por la Dirección General de Medio Ambiente, mediante anuncio publicado en el BOC de fecha de 8 de noviembre de 2002, no presentándose ninguna alegación durante este período (Anexo IV).

Examinada la documentación presentada por el promotor para la ejecución del proyecto, es preciso señalar que el desarrollo del mismo supondrá una profunda modificación en el paisaje del entorno de la bahía de Laredo, tanto por la sensibilidad del medio en que se debe localizar necesariamente la actuación como por las dimensiones del nuevo puerto.

Analizadas las alternativas presentadas se observa que la finalmente seleccionada por el promotor no es la de menores dimensiones. No obstante, la vocación turística actual y futura del municipio de Laredo, y las posibles necesidades de la náutica deportiva a la hora de prever instalaciones, se considera que están mejor fundadas en criterios de la Dirección General de Puertos y Costas que medioambientales, debiendo advertir que la aceptación y desarrollo del proyecto conllevará una inevitable pérdida de naturalidad en la bahía de Laredo.

Tal y como se contempla en la documentación contenida en el Estudio de Impacto Ambiental y sus Addendas, la ejecución del proyecto generará un impacto paisajístico de elevada magnitud, con escasa posibilidad de aplicación de medidas correctoras. Ello supondrá una modificación perceptual del paisaje tradicional de un puerto pesquero al trocarse en la modernidad de una marina deportiva, dependiendo la valoración final del juicio de valor de cada observador. La magnitud del impacto será importante, pero el signo positivo o negativo de este impacto dependerá de dicho juicio de valor personal.

En todo caso, el carácter de Obra Pública de la iniciativa, y su previa aprobación por el Consejo de Gobierno de Cantabria en cuanto a la tramitación del proyecto se refiere, clarifica la voluntad política de asumir ese cambio perceptual del medio y la aceptación del cambio paisajístico que impone la presencia de una marina deportiva.

Por otro lado, y teniendo en cuenta el carácter de proyecto básico o anteproyecto del documento que ahora se evalúa a los solos efectos ambientales, se considera que el mismo es susceptible de incorporar y modificar aquellos aspectos que permitan una mayor integración ambiental y la minimización del impacto global del proyecto en las fases posteriores de redacción del documento técnico definitivo del proyecto.

A nivel de competencia administrativa para la ejecución final de este proyecto es clara la independencia que para ello tiene la Dirección General de Puertos y Costas de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda con el sometimiento único al Consejo de Gobierno de Cantabria.

No obstante, a título consultivo y para recabar la opinión de un Organismo Colegiado de amplia representación social y profesional, la Dirección General de Puertos como autoridad sustantiva puede considerar la remisión del expediente a la CROTU.

Así mismo, en la valoración global del proyecto se han tenido en cuenta todos aquellos factores que forman parte tanto del medio socioeconómico como del perceptual, además de los directamente relacionados con el medio natural, en base a lo cual se ha identificado y valorado el impacto global del proyecto.

Por la presente Declaración de Impacto Ambiental se establecen una serie de condicionantes de carácter ambiental. Así mismo se desarrollan las medidas correc-

toras y se recogen una serie de recomendaciones. También se fija el Programa de Vigilancia diseñado en el Estudio de Impacto Ambiental, con el fin de asegurar la minimización de los posibles efectos ambientales negativos generados por el desarrollo del proyecto, de tal forma que la realización del mismo pueda considerarse viable desde el punto de vista ambiental.

A los solos efectos ambientales, se formula la presente DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES del proyecto «Nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo», a ubicar en el Término Municipal de Laredo, sin perjuicio del resto de autorizaciones que deban ser emitidas por cualquier otro Organismo y/o Administración competente, y con el siguiente condicionado ambiental para la atenuación del impacto ambiental, al que se han sumado las medidas de protección, mejora ambiental y Plan de Vigilancia propuestas por el promotor del proyecto y que se recogen de forma sucinta en el Anexo III de esta Declaración de Impacto:

CONDICIONADO AMBIENTAL AL PROYECTO

1. Protección de la calidad de las aguas.

Las medidas incluidas en este apartado tienen como objetivo general minimizar y corregir los posibles impactos que el desarrollo del proyecto pueda ocasionar en la calidad de las aguas, tanto en la fase de construcción como de funcionamiento.

En el caso que nos ocupa, la sensibilidad con que se debe abordar cualquier actuación en el litoral se ve incrementada por la inmediata colindancia del proyecto con la playa de La Salvé y por su proximidad a la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja, por lo que se hace preciso reforzar la adopción de estas medidas, de forma que se garantice con la aplicación de las mismas el mínimo impacto sobre la calidad de las aguas en el entorno del proyecto.

Las medidas para la protección de la calidad de las aguas son las siguientes:

- En el caso de que se empleen materiales artificiales en la formación de nuevas escolleras, se deberá garantizar su naturaleza inerte, no debiendo utilizarse en ningún caso materiales de cuya naturaleza pueda derivarse carácter contaminante, tóxico o reactivo.

- El material procedente del dragado de la zona afectada por el desarrollo del proyecto deberá ser reutilizado preferentemente como material de relleno para la construcción de los diques y explanadas previstos en el proyecto. Su empleo queda condicionado al cumplimiento de las recomendaciones del CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas) para los materiales a dragar en puertos, no debiendo estar contaminados, resultar ecotóxicos, corrosivos o reactivos. En el caso de que los materiales dragados no puedan ser empleados como relleno en las distintas actuaciones del proyecto, deberán ser gestionados según la legislación vigente en la materia.

- En la medida de lo posible, y con la finalidad de no reducir la calidad de las aguas de baño de la playa de La Salvé durante la temporada estival, las operaciones de dragado se ejecutarán preferentemente entre los meses de octubre a junio.

- Las aguas residuales asimilables a urbanas procedentes de las distintas instalaciones asociadas al puerto pesquero recreativo deportivo deberán ser incorporadas al colector correspondiente del Saneamiento General de las Marismas de Santoña y sometidas al adecuado proceso de depuración. En el caso de que el puerto sea finalizado con anterioridad al Saneamiento General de las Marismas de Santoña, la conexión se realizará al actual saneamiento municipal, con la depuración previa que exija la normativa vigente en su momento.

- El resto de residuos y efluentes generados por el desarrollo del proyecto, tanto en su fase de construcción como de funcionamiento, se deberán gestionar según lo

indicado en el punto «Gestión de Residuos» incluido en la presente DIA, quedando expresamente prohibida su incorporación al sistema general de saneamiento.

- La Autoridad Portuaria deberá disponer de los medios necesarios para la limpieza de las aguas del puerto, contando con equipos de recogida de sólidos, hidrocarburos, aplicación de dispersantes y todos aquellos que se consideren precisos para solventar distintas situaciones de emergencia, en especial vertidos contaminantes.

- Todas las explanadas o muelles generadas por el desarrollo del proyecto dispondrán de una red de drenaje de aguas pluviales y una canaleta perimetral o colector por el lado del mar que recoja dichas aguas. Antes de su vertido al mar, se instalará, como mínimo, un tanque de sedimentación y separación de grasas que deberá ser diseñado teniendo en cuenta, además del caudal previsto, el tipo de materiales o instalaciones que se ubiquen en la explanada o muelle.

- De forma complementaria se dotará al puerto de las instalaciones y obras de infraestructura necesarias para la gestión del mismo de acuerdo a la metodología diseñada en el proyecto de Puertos Limpios (Interreg III-b SUDOE) en el cual participa la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. Estabilidad de la playa de La Salvé.

Con objeto de comprobar las predicciones realizadas en el Estudio de Impacto Ambiental, antes del inicio de las obras se realizará una nueva batimetría de la playa de La Salvé. Esta batimetría servirá de situación de referencia para el seguimiento previsto en el presente condicionado ambiental y en el Programa de Vigilancia Ambiental.

Si del mencionado seguimiento se detectara una variación batimétrica significativa achacable a las obras de construcción del nuevo puerto, se deberán efectuar las actuaciones que determine la autoridad competente para garantizar el mantenimiento de la situación de referencia de la playa de La Salvé.

3. Calidad del aire.

- Durante la fase de construcción, se procederá a regar de forma periódica las vías de acceso a la zona de obras, y a retirar los posibles restos de barro y cualquier otro material que haya quedado depositado en estas vías, con el objetivo de minimizar la pérdida de calidad del aire por incremento de sólidos en suspensión.

- Los camiones que transporten materiales pulverulentos secos deberán ir cubiertos con toldos durante todo el trayecto que realicen.

4. Medidas para la protección de la avifauna.

Las afecciones que el proyecto puede ocasionar a la avifauna son de carácter indirecto, principalmente ocasionadas por el incremento de la presión antrópica en la zona del proyecto y en las áreas aledañas, actualmente ya sometidas a una elevada presión, entre las que podemos destacar el Canto de Laredo, utilizado principalmente por la avifauna marina como zona de alimentación y refugio.

Las medidas correctoras a adoptar deben estar por tanto dirigidas a minimizar la presión antrópica sobre esta zona, y en concreto la contaminación sonora generada tanto durante la fase de construcción como de funcionamiento del proyecto, y que podemos concretar en las siguientes:

- Se evitará en lo posible el empleo de explosivos en las labores de dragado, utilizando medios mecánicos por gravedad o similares para estas labores.

- Se deberán mantener en adecuadas condiciones de funcionamiento toda la maquinaria de obra empleada en el proyecto, especialmente los sistemas de escape de camiones y maquinaria.

- En la fase de funcionamiento, se evitará la generación de todos aquellos ruidos no asociados directamente al normal funcionamiento de la actividad portuaria, y especialmente en el exterior de las instalaciones.

5. Medidas para la protección del ecosistema intermareal del Canto de Laredo.

- En la medida en que los condicionantes técnicos del proyecto lo permitan, se deberá limitar al máximo la franja del Canto de Laredo afectada por el desarrollo del proyecto, con la finalidad de reducir la zona intermareal eliminada por la ejecución del puerto.

- Para ello, y de forma previa al inicio de las obras, se realizará un balizamiento que acote el espacio intermareal del Canto de Laredo que va a ser afectado por la ejecución del proyecto, quedando limitadas las distintas acciones a la zona balizada.

6. Medidas para la protección de las comunidades bentónicas y planctónicas.

- Con la finalidad de minimizar la afección a las comunidades bentónicas y planctónicas localizadas en el entorno del proyecto, los rellenos necesarios para la creación de las islas artificiales, muelles y restos de infraestructuras portuarias, se ejecutarán de forma posterior a la finalización del dique curvo rompeolas y del dique vertical, de forma que las posibles afecciones al medio durante la fase de obras (vertidos accidentales, sólidos en suspensión, etc) queden limitadas al interior del recinto portuario.

7. Protección del paisaje.

- Durante la fase de obras, se deberá mantener limpio de cualquier tipo de residuos el área portuaria en obras y su entorno, incluyendo las vías de acceso a la zona de obras que pudieran verse afectadas por el tránsito de vehículos de obra.

- Una vez finalizada la fase de obra, se deberá proceder a la retirada de cualquier residuo procedente de las obras que pudiera permanecer en la zona, así como a la restauración de aquellos elementos que hayan podido verse afectados indirectamente por la obra.

- Se evitará el empleo de superficies altamente reflectantes como material de recubrimiento exterior en las distintas instalaciones y edificaciones proyectadas. Así mismo, se utilizarán para los exteriores preferentemente pinturas de brillo mate.

- Los distintos edificios e instalaciones asociadas al nuevo puerto pesquero-recreativo deberán diseñarse de forma que la altura de los mismos sea la mínima posible que garantice el cumplimiento de los objetivos y funciones para los que se diseñaron estas edificaciones.

8. Contaminación lumínica.

- Con el objetivo de reducir la contaminación lumínica, se emplearán preferentemente luminarias de baja intensidad y haz concentrado, evitando el empleo de luminarias tipo globo, por lo que las lámparas de las farolas deberán disponer de una lámina protectora que concentre la intensidad lumínica en las inmediaciones de cada punto de emisión, reduciendo al mínimo la iluminación cenital. Este condicionado no es de aplicación a sistemas de iluminación, posicionamiento, etc, relacionados con la legislación y seguridad marítima.

- Se reducirá la intensidad de iluminación del alumbrado en el horario nocturno siempre que sea posible.

- Se recomienda diseñar las distintas instalaciones y edificios de forma que se consiga el máximo aprovechamiento de la luz natural.

9. Saneamiento General de las Marismas de Santoña.

El proyecto de Saneamiento General de las Marismas de Santoña prevé la ejecución de un colector y un sistema de aliviadero-bombeo dentro del recinto portuario del actual puerto pesquero de Laredo.

Examinando ambos proyectos, se comprueba que existe una incompatibilidad entre el esquema de saneamiento, propuesto dentro del actual recinto portuario, y el diseño de

las nuevas infraestructuras del Nuevo puerto pesquero recreativo deportivo, debido a la localización del aliviadero, el cual vertería dentro de las dársenas proyectadas para este nuevo puerto, con la consiguiente pérdida de calidad de las aguas dentro del recinto portuario.

Con la finalidad de compatibilizar ambos proyectos, se deberá prolongar en galería el colector del saneamiento y ubicar el sistema aliviadero-bombeo en un lugar que permita el vertido de las aguas aliviadas en el exterior del nuevo recinto portuario, previa comprobación de la no afección a la calidad de las aguas del puerto, de la playa de La Salvé y en especial, de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

Esta solución debe ser recogida en el proyecto definitivo del nuevo puerto pesquero-recreativo, tanto en su memoria como en los pliegos de prescripciones técnicas, de forma que en el mismo se prevea la reserva de espacio necesaria para la ubicación de todas las infraestructuras contempladas en el proyecto de Saneamiento General de las Marismas de Santoña.

10. Accesos al nuevo puerto durante la fase de obras.

- El promotor del proyecto deberá presentar, antes del inicio de las obras, un estudio del transporte de materiales y de tráfico, que deberá ser aprobado previamente por la Dirección General de Medio Ambiente, Autoridad Portuaria, Ayuntamiento de Laredo, así como todas aquellas Administraciones y Organismos con competencia en el asunto, con justificación de la solución adoptada, dado el importante volumen de materiales que precisa el proyecto (1.200.000 m³) y la necesidad de atravesar el núcleo urbano de Laredo, si la vía seleccionada finalmente es terrestre.

- Este estudio deberá incluir, entre otros aspectos, las rutas de acceso, los horarios de tránsito y un estudio específico sobre la generación de polvo sobre los núcleos residenciales y otras zonas sensibles, tales como Lic's, ZEPAS y Espacios Naturales Protegidos.

- Si la vía de suministro de materiales seleccionada es marítima y precisa de la construcción de un cargadero en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, esta obra complementaria estaría sujeta a tramitación previa del correspondiente procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental según la legislación vigente en la materia.

11. Reubicación del Club Náutico de Laredo.

Se valora como positivo desde el punto de vista ambiental, para la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja (declarada por la Ley 6/1992, de 27 de marzo) el hecho de que la construcción del nuevo puerto posibilitará la reubicación en el mismo del Real Club Náutico de Laredo, situado en el interior de este Espacio Natural Protegido. Dicho traslado es deseable que se produzca a la mayor brevedad posible, sin necesidad de que se agote el período de concesión vigente. En el Pliego de Prescripciones Administrativas Particulares para la adjudicación del Convenio Público correspondiente de construcción y explotación, se deberá valorar como mérito de las ofertas presentadas la reserva de plazas de atraque o mejora de condiciones a los actuales usuarios de las instalaciones del Real Club Náutico de Laredo para facilitar dicho traslado.

En tal sentido se constata que entre las edificaciones previstas en el proyecto básico del «Nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo» ya se contempla la construcción de un Club Náutico de 2.803,86 m² y un edificio comercial y de talleres con una superficie de 19.337,85 m² en el área recreativa del nuevo puerto, que pueden ser destinados total o parcialmente a la reubicación del Real Club Náutico de Laredo.

La reubicación del Real Club Náutico de Laredo queda debidamente motivada en base a las siguientes consideraciones:

- El Real Club Náutico se localiza en la zona del Regatón de Laredo, en un área de elevadísimo valor ambiental y gran sensibilidad, al estar situado en la desembocadura de la ría del Asón, ocupando una considerable superficie del importante sistema dunar que antiguamente ocupaba todo el puntal de Laredo, y del que en la actualidad solo pervive un pequeño remanente en la zona precisamente ocupada por el Real Club Náutico.

- El valor ambiental de la zona queda reflejado en la protección legal de que goza este espacio, al localizarse dentro del ámbito territorial de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja (Ley 6/1992, de 27 de marzo), de la ZEPA de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel y ría de Ajo (acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria de 3 de agosto de 2000), del LIC de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel (acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria de 14 de noviembre de 2002), y del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel (PORN; Decreto 34/1997, de 5 de mayo).

- Las instalaciones del Club Náutico se localizan dentro del Dominio Público Marítimo-Terrestre, en régimen de concesión, caducando la misma en el año 2018.

Tal y como se contempla en el proyecto básico de nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo o, la previsión de número de embarcaciones de carácter recreativo para el año 2020 es de 460 con atraques fijos y 180 con atraques temporales, lo que suma un total de 640 atraques. El número de atraques proyectados para el nuevo puerto es de 1084, a los que hay que sumar 180 atraques para embarcaciones menores al fondo de la dársena vieja, lo que hace un total de 1264 atraques, cifra muy superior a la demanda prevista.

La demanda de atraques deportivos prevista para el año horizonte 2020 queda por tanto sobradamente cubierta con el diseño del nuevo puerto pesquero recreativo deportivo, quedando todavía a partir del año 2020 un excedente de 624 amarres, teniendo por tanto el nuevo puerto sobrada capacidad para albergar los amarres del Real Club Náutico, estimados en un máximo de 250 amarres fijos y 100 temporales durante los meses de julio y agosto.

12. Protección del patrimonio arqueológico.

Si durante el transcurso de las labores de ejecución del proyecto apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, o de los que pudiera derivarse tal carácter, se paralizarán inmediatamente las obras y se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de estos bienes. Se comunicará el hallazgo a la Consejería de Cultura y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

Se realizará un especial seguimiento arqueológico durante las obras de dragado, que deberá ser llevado a cabo por arqueólogo cualificado capacitado para realizar inmersiones en caso necesario.

13. Gestión de residuos.

- Entre las instalaciones previstas en el nuevo puerto, se deberá incluir una nave o sala a depresión destinada a pintado a presión con pistola y lijado de los barcos. Estas instalaciones podrán ser independientes o estar localizadas en el interior de otra nave.

- Se diseñarán uno o varios puntos limpios con los correspondientes contenedores de acuerdo a la metodología del proyecto Puertos Limpios (Interreg III-B SUDOE).

- Así mismo, y también en aplicación de la citada metodología, se deberá diseñar una instalación de tratamiento y almacenamiento específico de los distintos residuos procedentes de la actividad pesquero-recreativa-deportiva, y en concreto de los siguientes:

- Punto de aspiración y tratamiento por separación densimétrica de hidrocarburos de las aguas de sentina, con entrega de las mismas a gestor autorizado.

- Punto de aspiración de aguas negras (sanitarios) y grises (duchas y lavabos), con posterior conexión a la red general de saneamiento de aguas residuales municipales.
- Depósito de aceites usados.

14. Otros condicionantes.

- El Pliego de Cláusulas Administrativas y Técnicas debe exigir que la procedencia de los materiales pétreos que el proyecto requiere sea de canteras autorizadas ya en explotación.

- El proyecto definitivo deberá incorporar un estudio de la mancha de materiales en suspensión generada por la descarga de los ganguiles empleados en la fase de obras, que deberá ser incorporado al Programa de Vigilancia Ambiental.

- Se creará un área específica para albergar las instalaciones de casetas, oficinas, vestuarios, así como una zona de acopio de materiales de obra no inertes (combustibles, lubricantes, etc). La zona destinada al acopio de estos materiales de obra deberá estar sobre una superficie impermeable, convenientemente drenada y con un sistema de drenaje perimetral de seguridad que impida los vertidos accidentales al mar.

- Siempre que sea técnicamente factible, se ubicarán dentro del recinto portuario aquellas instalaciones necesarias para la ejecución del proyecto, que deberán ser desmanteladas una vez finalizado el mismo, como es el caso de la planta de hormigón, evitando de esta forma incrementar el tráfico de vehículos pesados por el núcleo de Laredo.

Programa de Vigilancia Ambiental

El Programa de Vigilancia Ambiental es responsabilidad del promotor del proyecto, que velará por su correcta aplicación, debiendo remitir los informes que a continuación se indican a la Dirección General de Medio Ambiente, con periodicidad semestral o en cualquier caso cuando lo requiera esta Dirección General, la cual, a la vista de los resultados podrá tomar o introducir medidas para minimizar los impactos que se detecten de forma claramente superior a la prevista.

El adjudicatario del proyecto nombrará una Dirección Ambiental de Obra y de Explotación que será responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), así como de la emisión de los informes técnicos periódicos que este PVA debe contener, y de su remisión de la Dirección General de Medio Ambiente.

En estos informes deberá quedar igualmente reflejado el grado de cumplimiento e idoneidad del condicionado ambiental indicado en la presente Declaración de Impacto Ambiental, y de las medidas correctoras propuestas por el promotor en el Estudio de Impacto Ambiental.

Así mismo, los mencionados informes deberán contemplar si en vista del desarrollo del proyecto procede la aplicación de nuevas medidas para la minimización del impacto, además de los análisis y medidas incluidas en el presente condicionado.

Para ello, como se ha indicado anteriormente, es necesario que en el Pliego de Cláusulas Administrativas y Técnicas se exija al adjudicatario la contratación de un Director Ambiental para la fase de obra y para la fase de explotación del Puerto, con la solvencia profesional suficiente, que se responsabilizará del cumplimiento del condicionado ambiental y del programa de vigilancia ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir los siguientes puntos, además de todos aquellos recogidos en el PVA que incluye el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el promotor del proyecto:

1. Comprobación del adecuado balizamiento y señalización de las distintas zonas de obras, en especial la zona marítima y los acantilados del Canto de Laredo, durante toda la fase de construcción con la finalidad de optimizar el espacio ocupado por el proyecto. Se realizará un control previo al inicio de las obras y una verificación mensual durante toda la fase de construcción.

2. Revisión de la adecuada restauración de las distintas zonas ocupadas por las obras, una vez finalizada la ocupación, según se indica en la condición número 7 de la presente DIA.

3. Realización de las comprobaciones y medidas de control necesarias que permitan determinar la calidad del aire durante la fase de construcción, así como la adecuada aplicación de las medidas correctoras para evitar el incremento de sólidos en suspensión. Estas medidas serán mensuales durante la fase de ejecución del proyecto, excepto en los períodos secos y el período estival (meses de julio-septiembre), en que la periodicidad de las mediciones será diaria, y se realizarán mediante una red de captadores de polvo sedimentable en el entorno de las obras y en otros emplazamientos significativos para las partículas cuyo peso supere las 10 micras, y mediante captadores de alto volumen para partículas de peso inferior a 10 micras.

4. Seguimiento batimétrico de la playa de La Salvé, durante al menos los cinco años posteriores a la finalización de las obras. Este seguimiento batimétrico será de periodicidad trimestral. Si durante el seguimiento se observará alguna afección significativa a la playa, en especial fenómenos erosivos, se pedirá interpretación a técnico especializado para detectar posibles causas achacables al proyecto, en cuyo caso se deberán realizar aquellas actuaciones que sean necesarias para restituir la playa a su estado original, previa autorización de la autoridad competente, tal y como se indica en la condición número 2 de la presente DIA.

5. Estudios de la dispersión de materiales en suspensión generada por la descarga de los ganguiles empleados en la fase de obras. Estos estudios se realizarán con periodicidad trimestral mientras dure la descarga de estos ganguiles. Una vez finalizada la fase de ejecución, ya operativo el puerto, se realizará un estudio más de carácter anual durante los dos primeros años de funcionamiento. En estos estudios se prestará especial atención a la posible afección de estos materiales al ámbito territorial de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

6. Evaluación de los efectos de los trabajos de dragado, construcción de escolleras, vertidos, rellenos con áridos y en general cualquier obra que pueda ocasionar afección sobre las aguas marinas del entorno. Para ello, se realizarán las siguientes actuaciones y análisis:

- inspecciones diarias de la presencia de materiales sólidos y/o líquidos en la zona de obras y en la playa de La Salvé.

- medidas mensuales de la transparencia de las aguas mediante el empleo del disco Secchi o similar, en el transecto perpendicular a la línea de costa partiendo desde el Canto en dirección 330° y coincidiendo con las batimétricas -1, -5, -10 e intermareal.

- control de la calidad del agua mediante una analítica semestral durante la fase de ejecución y al menos durante los dos años después de la finalización del puerto, de los siguientes parámetros, mediante la toma de muestras en cuatro estaciones localizadas en las aguas del puerto y en el transecto definido anteriormente partiendo desde el saliente del Canto de Laredo:

- nutrientes (nitratos, nitritos, nitrógeno total, fósforo total)
- hidrocarburos
- aceites y grasas
- tensoactivos
- coliformes totales, fecales y estreptococos fecales
- acumulación de sustancias tóxicas en organismos filtradores de la bahía.
- Oxígeno disuelto
- pH
- temperatura
- conductividad

7. Los materiales dragados serán sometidos al menos a una analítica de los siguientes parámetros, de forma que a la vista del resultado pueda determinarse el destino final de estos materiales, siguiendo las recomendaciones del CEDEX:

- granulometría (curva granulométrica, % finos, D50)
- metales pesados (Hg, Cd, Pb, Cu, Zn, Cr, Ar, Ni)
- materia orgánica
- PCB

8. Durante la fase de obras, se deberán realizar al menos dos estudios de seguimiento del bentos y del plancton, mediante el muestreo de sus poblaciones en al menos dos estaciones, una localizada en la desembocadura de la ría del Asón (entre el puntal de Laredo y el núcleo de Santoña) y otra frente a la playa de La Salvé. Estos estudios deben reflejar los distintos estados de conservación y desarrollo que se puedan manifestar dentro del área de estudio, y se realizarán preferentemente mediada la fase de ejecución y previa a la finalización de esta fase. Se incluirá así mismo un seguimiento de la evolución del bentos y el plancton durante la fase de funcionamiento, mediante al menos dos estudios realizados durante los dos primeros años posteriores a la finalización del puerto en las mismas estaciones y con las mismas condiciones.

9. Seguimiento de la evolución de la población de aves en el Canto de Laredo, con indicación del número de efectivos, especies y existencia de nidos. Este seguimiento será mensual y se intensificará durante el período reproductivo de las aves localizadas en el Canto.

10. Control de la evolución de la vegetación marina en los acantilados del sector occidental del Canto libres de la actuación del nuevo puerto durante toda la fase de construcción. La periodicidad del muestreo será anual, e incluirá un muestreo al año de finalizar la fase de ejecución.

11. Realización de mediciones del ruido ambiental en el área portuaria en obras y en su entorno, con carácter mensual, mediante el empleo de sonómetros. Los datos serán expresados en dB (A), debiendo establecer al menos tres estaciones de muestreo: una en el interior del recinto portuario y otras dos en los barrios de la Puebla Vieja y el Arrabal. Los umbrales máximos para las zonas residenciales será de 45 dB (A) entre las 22 y las 8 horas y de 55 dB (A) entre las 8 y 22 horas, o en su defecto los que establezca la normativa del Ayuntamiento de Laredo, revisando las medidas correctoras adoptadas inicialmente en el caso de que se superen los valores de estos umbrales.

Con la finalidad de poder realizar un seguimiento ambiental del Plan de Vigilancia Ambiental, se deberán localizar mediante coordenadas UTM las distintas estaciones de medida y muestreo incluidas en el presente PVA, así como cualquier otra información que pueda resultar suficiente para localizar estas estaciones. Las propuestas de ubicación serán efectuadas por el Director Ambiental de las obras y deberán ser aprobadas por la Dirección General de Medio Ambiente.

Se comunicará a esta Dirección General de Medio Ambiente el inicio de las obras proyectadas.

El promotor del proyecto, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de los condicionados,

documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, como parte vinculante y de obligado cumplimiento.

Así mismo, sería conveniente que la empresa adjudicataria cuente con un «Sistema de Gestión Ambiental» (SGMA), que asegure la correcta gestión de residuos generados durante la obra, recomendándose que se introduzca en el Pliego de Prescripciones del correspondiente concurso como mérito valorado.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá ser comunicada a la Dirección General de Medio Ambiente que establecerá, si procede, la aplicación de las adecuadas medidas correctoras y/o minimizadoras del

impacto. Igualmente la Dirección General de Medio Ambiente podrá variar las periodicidades o necesidades analíticas o del PVA según los resultados que se detecten.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, así como la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Santander, 16 de febrero de 2004.—El director general de Medio Ambiente, J. Angel Irabien Gulías.

ANEXO I

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El nuevo puerto pesquero-recreativo-deportivo de Laredo se proyecta en la misma ubicación del actual puerto pesquero, localizado al oeste del Canto de Laredo o La Atalaya.

El diseño de este nuevo puerto pesquero-recreativo-deportivo responde a las pretensiones de disponer de un puerto de mayor amplitud y capacidad que permita el desarrollo futuro de la flota pesquera a la vez que el incremento de la oferta de actividades lúdicas que ofrece la navegación de recreo y/o deportiva.

Las posibilidades del actual puerto se consideran agotadas, siendo poco factible cualquier tipo de actuación sobre la actual dársena de Laredo, no existiendo opciones de ampliación de ninguna de sus infraestructuras ni muelles.

Las distintas alternativas que se compararon fueron las siguientes:

- Alternativa número 2 propuesta en el documento del GIOC de 1989
- Alternativa número 5 propuesta en el documento del GIOC de 1989
- Alternativa número 6 propuesta en el documento del GIOC de 1989
- Alternativa número 5 propuesta en el documento del GIOC de 1996
- Alternativa B1 propuesta en 2001
- Alternativa B2 propuesta en 2001

Todas ellas, excepto la denominada Alternativa número 2 de 1989, que se localiza en la Ensenada de la Soledad, se ubican en el mismo emplazamiento al oeste del Canto de Laredo.

Las características básicas de todas ellas son las siguientes:

Alt. número 2 de 1989.

Esta alternativa consta de un dique de abrigo apoyado en el Canto de unos 400 m. de longitud en dirección W-E, con un contradique de 180 m. apoyado contra el acantilado con dirección S-N. El área de flotación protegida es de 60.000 m² y el área de servicio de 70.000 m².

Alt. número 5 de 1989.

Esta alternativa consta de un dique de abrigo de 300 m. de longitud apoyado en el Canto en dirección E-W y un contradique de 290 m. Con esta solución se genera una nueva dársena de 35.000 m², que sumada a la existente proporcionaría una superficie total de fondeo de 62.000 m². La superficie de área de servicio generada es de 8.000 m², dando lugar a un área total de servicio de 23.000 m².

Alt. número 6 de 1989.

Esta alternativa consta de un dique de abrigo apoyado en el Canto con dirección E-W de 300 m. con un tramo final girado y un contradique con tres alineaciones de 230, 120 y 40 m. Se generan 60.000 m² de áreas de flotación y

18.000 m2 de zonas de servicio terrestres, lo que sumadas a las existentes hacen un total de 86.000 m2 de área de fondeo y 33.000 m2 de superficie terrestre.

Alt. número 5 de 1996.

Consta de un dique curvo apoyado en el Canto de 300 m. de longitud y un contradique de 250 m. generando un área de servicios terrestres de 15.000 m2.

Alt. número B1 de 2001.

Plantea un dique curvo de 700 m. de longitud y un contradique de 250 m. con alineación N-S. Presenta una superficie aproximada de fondeo abrigado de 80.000 m2 y un área de tierra de unos 75.000 m2.

Alt. número B2 de 2001.

Esta alternativa es similar a la alt. B1, excepto en que desaparece el canal de navegación exclusivo de la flota pesquera debiendo realizarse el acceso al puerto a través de un único canal.

Para la valoración de estas alternativas, los criterios de comparación elegidos son los que a continuación se enumeran:

Medio atmosférico.

1. Cambios microclimáticos: mareasía

Medio marino.

2. Geomorfología costera:

2.1 playa de la Salvé

2.2 acantilados del canto y ensenada del túnel

2.3 fondos marinos

3. calidad del agua

4. comunidades bentónicas

Medio terrestre.

5. Vegetación de acantilado

Medio perceptual.

6. intrusión visual en la línea de costa.

Medio social.

7. mejora de las infraestructuras portuarias

8. necesidades de obras complementarias

Para cada alternativa se ha procedido a realizar la valoración del impacto que se produciría sobre cada uno de los criterios elegidos. El resultado final fue el siguiente:

CRITERIO	ALT 2 1989	ALT 5 1989	ALT 6 1989	ALT 5 1996	ALT B1	ALT B2
1 Y 5	Compatible	compatible	Compatible	compatible	Compatible	Compatible
2.1	-	compatible	compatible	compatible	compatible	compatible
2.2	Moderado	moderado	Moderado	moderado	moderado	moderado
2.3	Compatible	Compatible	Compatible	compatible	moderado	moderado
3	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
4	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	compatible
6	Compatible	moderado	Moderado	moderado	moderado	moderado
7	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Muy relevante	relevante
8	Moderado	-	-	-	-	-

En función de estos resultados, se concluye lo siguiente:

La alt. número 2 presenta como mayor ventaja la ausencia de riesgo de afectación a la playa de la Salvé, y su menor impacto visual desde los núcleos de Santoña y Laredo, siendo su principal inconveniente las necesidades de acceso.

Las alt. número 5 y número 6 y alt número 5 de 1996 quedan igualmente valoradas, siendo los impactos paisajísticos muy similares.

La alt. B1 es la más satisfactoria en cuanto a cumplir con todas las exigencias de futuro y como principal inconveniente presenta el impacto visual por su mayor ocupación de plano de agua y de espacio en tierra. La alt. B2 da unas conclusiones muy similares a la B1.

La alternativa finalmente seleccionada es la denominada B1, ya que es la que cumple con las necesidades previstas y las exigencias de futuro, aun siendo la que a priori da lugar a un impacto paisajístico mayor por sus dimensiones. No obstante, se concluye que la única medida correctora de este impacto pasaría por la reducción de las dimensiones del puerto, lo que implicaría unas prestaciones inferiores y no poder satisfacer las demandas sociales planteadas por las flotas pesquera, recreativa y deportiva. Aún así, un puerto con menores dimen-

siones ocasionaría un cambio visual en el entorno de la bahía muy parecido, considerando que estos cambios de percepción se asimilan e integran de forma rápida.

El nuevo puerto se proyecta al abrigo de un espigón de planta curva de algo más de 700 metros de longitud en su zona norte. Este espigón defiende del oleaje a las tres dársenas que se pretende construir, dos de ellas deportivas y una pesquera, además del puerto actual, que se mantendrá para el amarre de los pequeños botes existentes.

La zona sur el nuevo puerto se cierra mediante un dique vertical de unos 250 metros de longitud que se prolonga desde el actual y se continua perpendicular a éste hasta la bocana del puerto.

En la zona central de la superficie del nuevo puerto, y debido a la existencia en esa zona de un núcleo rocoso con muy poco calado, se proyecta la realización de dos islas unidas por un istmo, situándose en la menor la Capitanía Marítima y en la mayor diversos servicios. Para acceder a ellas se ha proyectado un acceso longitudinal de 24 metros de anchura que las une a la zona de tierra y que, además, separa la zona deportiva de la pesquera.

Esta configuración permitirá disponer de 11.300 m2 de nueva dársena pesquera, 1.084 amarres de embarcaciones deportivas además de 180 para embarcaciones menores al fondo de la dársena vieja y zonas destinadas a servicios del puerto, servicios en general y comerciales en las nuevas superficies de tierra que se crean.

En síntesis, el nuevo puerto tiene cuatro zonas de flo-tación claramente diferenciadas. Al norte se ha diseñado la dársena deportiva número uno con algo más de tres hectáreas y casi quinientos amarres para embarcaciones. Un espigón de unos doscientos cincuenta metros de longitud separa esta primera dársena de la dársena deportiva número dos, de casi cuatro hectáreas de aguas abrigadas en las que se han previsto atraques para casi seiscientos embarcaciones.

A una y otra dársena destinadas a embarcaciones de recreo se accede cómodamente desde la bocana de entrada única al puerto por canales de navegación.

Siguiendo la canal de navegación de más de sesenta metros de anchura, se accede a babor a la nueva dársena pesquera de planta rectangular, de 1.13 ha. de aguas abrigadas.

Esta canal de navegación, como ya se ha dicho, queda prolongada hasta unirse a la dársena vieja (puerto actual), en el fondo de la cual se han dispuesto atraques con poco calado para la flota pesquero-recreativa, con una capacidad de casi doscientos botes.

Como complemento de estas instalaciones, se proyectan las siguientes edificaciones:

- Una lonja de aproximadamente 3.677,55 m2
- Un pabellón de deportes náuticos de 1.828,19 m2
- Bodegas, con una superficie aproximada de 5.932,42 m2
- Edificio comercial y talleres con una superficie aproximada de 19.337,85 m2
- Club náutico de 2.803,86 m2
- Edificio de restaurantes con 1.606,64 m2
- Tiendas
- Capitanía de Marina.

ANEXO II

RELACION DE LAS CONSULTAS EFECTUADAS Y CONTENIDO MAS SIGNIFICATIVO DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS

Las Administraciones e instituciones consultadas fueron las siguientes:

- Dirección General de la Marina Mercante
- Dirección General de Puertos del Estado
- Cofradía de pescadores de Laredo
- Club Náutico de Laredo
- Dirección General de Urbanismo y Vivienda

- Dirección General de Pesca y Alimentación
 - Ayuntamiento de Laredo
 - Facultad de Ciencias, Dpto. de Ciencias de la Tierra
 - ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Dpto. de hidrodinámica
 - Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
 - Colegio Oficial de Arquitectos
 - Delegación del Gobierno en Cantabria
 - Demarcación de Costas en Cantabria
 - Ecologistas en acción
 - ARCA
 - Servicio de Patrimonio Cultural
 - Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo
- Las Administraciones e instituciones que remitieron respuesta a las consultas realizadas en el plazo establecido fueron las siguientes:
- Dirección General de la Marina Mercante
 - Cofradía de pescadores «San Martín»
 - Ayuntamiento de Laredo
 - Servicio de Patrimonio Cultural
- Un resumen del contenido de las respuestas se expone a continuación:

Dirección General de la Marina Mercante

Sugiere que durante el desarrollo del proyecto se preste especial atención a aspectos relacionados con la lucha contra la contaminación, y entre otros a los siguientes:

- Dotación de instalaciones para la recogida y retirada de aceites usados y cualquier otro tipo de hidrocarburos.
- Dotación de sistemas de protección en los puestos de suministro de combustible.
- Sistemas de saneamiento y recogida de basuras.
- Sistemas de lucha contra incendios.

Cofradía de pescadores «San Martín»

Este organismo no encuentra ningún inconveniente del tipo medioambiental para que se lleve a cabo la construcción del nuevo puerto pesquero-recreativo-deportivo.

Ayuntamiento de Laredo

- Se deberá estudiar el impacto que la obra del puerto tendrá sobre el ecosistema bentónico intermareal.
- Se debería estudiar el impacto que la contaminación lumínica y acústica generará en la zona, y en especial su repercusión sobre la avifauna.
- Se debería tener en consideración la posible contaminación por aceites y productos derivados del petróleo que la actividad portuaria producirá.
- Las escolleras utilizadas en los diques deberán estar perfectamente limpias para no producir contaminación por fangos u otros productos en suspensión.

Servicio de Patrimonio Cultural

El potencial arqueológico submarino de la bahía hace recomendable que se efectúe un estudio arqueológico del área donde se ubicaría el proyecto de nuevo puerto pesquero-recreativo-deportivo. Los trabajos deberán realizarse por arqueólogo titulado debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

Fuera del plazo establecido para la recepción de las consultas, se recibió un escrito de la asociación ecologista ARCA, cuyo contenido se resume a continuación:

ARCA

- Que las alternativas proyectadas en la Memoria Resumen sean desestimadas como solución definitiva.
- Que en cualquier caso el proyecto de construcción del nuevo puerto sea aprobado una vez esté en vigor el POL.
- Que se evalúe económica y ambientalmente la alternativa propuesta por esta asociación, y que básicamente consiste en una optimización del aprovechamiento del

espacio, reducción de las edificaciones asociadas al puerto, retranqueo del gran espigón norte y eliminación de la dársena situada más al norte, minimización de los relleños, en especial de las dos islas unidas por un istmo, dragado de los fondos del actual puerto.

- Que en cualquier caso se tramite de forma conjunta el proyecto de demolición y desmantelamiento de la totalidad de las instalaciones del Club Náutico de Laredo.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio de Impacto Ambiental cumple, una vez incorporadas las distintas ampliaciones requeridas por la Dirección General de Medio Ambiente, con el contenido mínimo exigible por el artículo 2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental. Un resumen del mismo se recoge a continuación.

El proyecto se describe en los términos señalados anteriormente en el Anejo I de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Inventario ambiental.

El entorno inicial de referencia para la realización del inventario ambiental se circunscribe a la unidad fisiográfica del estuario del Asón y Canto de Laredo, en la que se pueden distinguir tres tipos de unidades ambientales del sistema litoral:

- Estuario del Asón
- Playa arenosa de La Salvé y del Regatón
- Acantilados

En las dos primeras unidades predominan los procesos de sedimentación, mientras que en la última dominan los procesos de erosión.

En relación con la geología terrestre, cabe destacar el promontorio de la Atalaya o Canto de Laredo, que constituye un afloramiento de ofitas de especial dureza, lo que le permite resistir los embates del oleaje. En cuanto a la geología marítima, destacar que los fondos marinos en su mayoría corresponden a afloramientos rocosos, lo que configura un fondo irregular, correspondiendo a ofitas del Keuper.

En cuanto al medio biótico, la vegetación de acantilado del Canto de Laredo es la propia de estos ambientes, destacando el hinojo marino, y en las zonas más altas, con menor pendiente, la vegetación propia de las praderas costeras. En las zonas más elevadas y alejadas de la línea de costa, se encuentran helechos, matas de brezo o tojo e incluso alguna encina de porte arbustivo.

En cuanto a la fauna bentónica directamente afectada por el desarrollo del proyecto, se puede señalar la presencia de casi todos los grupos zoológicos, con representantes de esponjas del tipo *Myxilla incrustans*, antozoos como *Actinia quina*, poliquetos como *Nereis sp*, gasterópodos, moluscos bivalvos, cefalópodos, crustáceos, briozoos, etc.

Es así mismo abundante la presencia de vertebrados como gobios y blenios, así como algunos peces pelágicos y cefalópodos nadadores como sepia.

En la zona del Canto encontramos diversas especies en función de sus especiales características, tales como mules, lapas, mejillón, cangrejos, algas rojas calcáreas, quisquillas, etc.

Mención especial merece entre el inventario de fauna la avifauna, al encontrarse la zona en las proximidades de la ZEPA de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel y ría de Ajo, y de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

Las aves que se encuentran en el área de estudio son aves marinas, que utilizan la zona como lugar de descanso o de pesca. Entre las aves marinas destacan el cormorán grande, el cormorán moñudo, el alcatraz, la gaviota

sombría, gaviota reidora, gaviota patiamarilla, alca, y arao. Ninguna de estas especies nidifica en la zona, pero si la pueden emplear como lugar de alimentación.

Entre las aves terrestres, destacan la chova piquirroja, colirrojo tizón, avión roquero, corneja, cernícalo común y milano negro.

En el medio social, destacar el crecimiento de la población en los últimos años, en especial desde los 70, llegando a los 12.950 habitantes en la actualidad.

Por actividad, la ocupación se encuentra distribuida mayoritariamente en la industria, sector servicios, construcción y agricultura.

La flota pesquera del actual puerto pesquero suma un total de 25 embarcaciones, mayoritariamente cerqueros y merluceras.

Identificación y valoración de impactos.

La identificación de impactos se realiza tanto para las fases de construcción como de funcionamiento del puerto pesquero-recreativo-deportivo.

Los impactos identificados y su valoración son los siguientes:

- Afectación a la playa de la Salvé como elemento geomorfológico, valorado como de intensidad media y carácter negativo, por tanto moderado.

- Afectación a la línea de costa: el Canto de Laredo, de intensidad de impacto alta, carácter negativo y clasificado como moderado.

- Ocupación de fondos marinos, con intensidad de impacto media y clasificación de moderado.

- Alteración de la calidad del agua, muy alto en la fase de construcción y alta en la fase de funcionamiento, clasificado como moderado.

- Eliminación de la vegetación marina del Canto de Laredo, de intensidad de impacto alta y moderado.

- Afectación a las comunidades bentónicas del submareal, de intensidad media y carácter moderado.

- Afectación a las comunidades planctónicas, de intensidad de impacto alta y clasificación moderado.

- Afectación a la avifauna nidificante del acantilado del Laredo, de intensidad de impacto media y clasificado como moderado.

- Cambios microclimáticos, alteración de la vegetación terrestre del acantilado del Canto, de intensidad de impacto baja y clasificado como moderado.

- Incremento del sustrato duro, de intensidad de impacto baja, carácter del impacto positivo y clasificado como notable.

- Afectación al paisaje, cambios en el contenido, con intensidad de impacto alta y clase moderado.

- Afectación al paisaje, intrusión visual en la línea de costa, intensidad de impacto media y clase moderado.

- Afectación a puntos panorámicos, de intensidad de impacto baja y clase moderada.

- Afectación al paisaje, intrusión visual en la playa de la Salvé.

- Cambios en la calidad estética, intensidad de impacto alto.

- Interferencia con las actividades portuarias, actividad pesquera, con intensidad de impacto alta.

- Interferencia con las actividades portuarias, actividades deportivas y de recreo, con intensidad de impacto media y clasificación como compatible.

- Molestias por el incremento de tráfico, de intensidad de impacto muy alta y clasificado como severo.

- Relación puerto-ciudad, con intensidad de impacto muy alta, carácter negativo y clasificación de severo.

- Contaminación acústica, de intensidad alta y clasificado como moderado.

- Afectación de espacios lúdicos, playas de La Salvé, de intensidad de impacto baja y clasificado como moderado.

- Afectación a la calidad del agua de la playa de La Salvé, de intensidad de impacto media y clasificado como moderado.

- Afectación al turismo, de intensidad de impacto alta/muy alta, y clasificado como moderado/notable.

- Afectación a la Reserva Natural de las Marismas de Santoña, de intensidad de impacto muy alta, carácter positivo, clasificado como notable.

- Ocupación temporal de espacio, de intensidad de impacto muy alta y clasificación moderada.

- Mejora de la infraestructura portuaria, de intensidad de impacto muy alta y clasificado como notable.

Propuesta de medidas correctoras y de mejora ambiental.

Las medidas correctoras y de mejora ambiental propuestas son las siguientes:

- Utilización del material de dragado para la construcción de diques y explanadas.

- Recogida de las aguas residuales de las instalaciones sanitarias en tierra e integración en el Plan de Saneamiento Integral de las marismas de Santoña.

- Cumplimiento de la normativa nacional e internacional vigente sobre contaminación del mar por hidrocarburos.

- Realización de los rellenos de las islas artificiales después de la finalización de los respectivos recintos.

- Balizamiento de la línea de costa y espacio intermareal para evitar que se afecte a zonas no incluidas en el ámbito del proyecto.

- Se recomienda la no utilización de explosivos en las tareas de dragado.

- Estudio geotécnico para evaluar los riesgos geológicos que pudieran ocasionarse en el Canto de Laredo.

- Traslado de los materiales de relleno por vía marítima en vez de terrestre.

- Instalación de la planta de hormigón necesaria para las obras en las instalaciones del puerto, que posteriormente será retirada.

- Traslado del aliviadero y tubería de saneamiento de las marismas de Santoña fuera del recinto portuario.

- Acuerdo con el puerto deportivo para su traslado y participación del mismo en el nuevo puerto.

- Durante la realización de las obras en el recinto marino se contará con la presencia de un experto arqueólogo reconocido por la Consejería de Cultura y Deporte que realizará un seguimiento de las obras.

Los documentos que completaron el Estudio de Impacto Ambiental a requerimiento de la Dirección General de Medio Ambiente fueron los siguientes:

- Valoración ambiental de las distintas alternativas de ubicación y diseño al proyecto de nuevo puerto, y justificación de la solución adoptada en función de los resultados de esta valoración.

- Descripción de la tipología y superficies de las distintas edificaciones previstas.

- Necesidad de efectuar un estudio de los materiales en suspensión una vez iniciada la fase de ejecución por la descarga de los ganguiles.

- Necesidad de redactar un estudio de tráfico si la vía de transporte de los materiales pétreos finalmente seleccionada en la terrestre.

- Modificación al alza de la valoración paisajística del Canto de Laredo en la situación preoperacional y repetición del cálculo del impacto paisajístico con los nuevos valores asignados.

ANEXO IV

RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA REALIZADA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Realizado el trámite de Información Pública del proyecto de referencia, no se formularon alegaciones por parte de ningún Organismo, Administración o particulares.